

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2006**  
AUF DER GRUNDLAGE DES  
**LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION**  
SOWIE  
**DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES**

## **A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMM DER KOMMISSION**

### **1) Verfahren:**

Die EK hat am 25. Oktober 2005 ihre Mitteilung an das EP, den Rat, den EWSA und den AdR „Das ganze Potenzial Europas freisetzen. Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission für 2006“ (KOM[2005] 531 endg.) vorgelegt.

In der Einleitung der Mitteilung weist die EK darauf hin, bei der Ausarbeitung ihres Arbeitsprogramms für 2006 auf die Reaktionen des EP und des Rates zurückgegriffen und die Auffassungen dieser voll berücksichtigt zu haben. Laut EK hatten die entsprechenden Gespräche gezeigt, dass den drei Institutionen (EK, EP, Rat) die politischen Kernziele gemeinsam sind und dass weitgehende Übereinstimmung über die zur Erreichung dieser Ziele notwendigen grundlegenden Handlungslinien besteht.

### **2) Aufbau des Arbeitsprogramms der EK für 2006**

Der Aufbau des vorliegenden Jahresprogramms entspricht der Gliederung der Mitteilung der EK über ihre strategischen Kernziele für 2005-2009, welche die EK zu Beginn ihrer Amtszeit vorlegte (KOM[2005] 12 endg.). Darin werden vier strategische Kernbereiche dargelegt:

- a) Wohlstand
- b) Solidarität
- c) Sicherheit
- d) Europa als Partner in der Welt (Anm.: keine federführende bmvit-Relevanz).

In dem gegenständlichen Jahresprogramm stellt die EK vor, wie sie diese strategischen Ziele im Jahr 2006 zu erreichen beabsichtigt.

### **3) Prioritäten für 2006**

Im Rahmen der oben dargestellten strategischen Zielsetzung wird sich die EK auf folgende prioritäre Themenbereiche in ihrer Arbeit im Jahr 2006 konzentrieren:

#### **a) Wohlstand:**

##### **Umsetzung der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung**

Die EU hat ihren Fahrplan für Wachstum und Beschäftigung in der Lissabon-Strategie festgelegt, und 2006 wird laut EK ein entscheidendes Jahr für die Realisierung dieses Plans sein. Daher wird die Weiterarbeit an den Voraussetzungen für Wachstum und Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen (u.a. durch stabile Rechtsetzung, angemessene Wirtschaftspolitik, Bereitstellung ökonomischer Chancen und Investitionen in eine gut ausgebil-

dete und unternehmerisch orientierte Bevölkerung) auch 2006 den Kernpunkt der Aufgaben der EK bilden. Die Schlüsselbereiche in diesem Zusammenhang sind:

**Wissen und Innovation** als Motoren für Wachstum und Beschäftigung:

- Ein auf bestehenden Kapazitäten aufbauendes Europäisches Technologie-Institut (als Wegbereiter für Wissen und Investition in Europa)
- Anlaufen des 7. Forschungsrahmenprogramms
- Aktionsplan für eGovernment im Rahmen der i2010-Initiative „Eine Europäische Informationsgesellschaft für Wachstum und Beschäftigung“
- Verbesserung der geographischen und beruflichen Mobilität

Europa attraktiver für **Investitionen und Arbeit** machen:

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Europas Wirtschaft zum effektiveren Funktionieren des Binnenmarkts (Aspekte: staatliche Beihilfen, Förderung des Unternehmergeistes, Stärkung der Fähigkeit der KMU zur Expansion und zur Schaffung von Arbeitsplätzen, Vereinfachung und Rationalisierung der Steuerbestimmungen für grenzüberschreitende Unternehmungen)
- Verstärkung der Verkehrsinfrastruktur und des Energiemarktes als Treibkräfte für das Wachstum Europas: Vorbereitungen der neuen Phase der Transeuropäischen Netze (TEN), neue Initiative zur Förderung des Schienengüterverkehrs europaweit, Realisierung des Energiebinnenmarkts, Entwicklung neuer technologischer Lösungen zur Befriedigung des Energiebedarfs, Eintreten des GALILEO in eine neue praktische Phase
- Stärkung der Freizügigkeit im Binnenmarkt: Überprüfung der Wirksamkeit bestehender Rechtsvorschriften, Vereinfachung der Gesetzgebung zur Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts.

Erweiterung der **Eurozone**:

- Stabiles makroökonomisches Klima als Voraussetzung für Wachstum: Überhang der Verwaltung der Eurozone in eine neue Phase mit Blick auf deren künftige Erweiterung.

**Wohlstand – Vorhaben der EK im Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):**

**Mitteilung der EK über die Schaffung eines europäischen Netzes für den Schienengüterverkehr**

- Ziele:

Förderung der Entwicklung des Schienenverkehrs (insbesondere des Güterverkehrs), Schaffung eines integrierten europäischen Raumes für Schienenverkehr, Erleichterung des internen Schienengüterverkehrsmarktes, Entwicklung der entsprechenden Schienengüterverkehrskorridore auf dem Transeuropäischen Netz (TEN), Fokussierung von EU-Finanzmitteln auf definierte Engpässe, Unterstützung der Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturverwaltern zur Erhöhung der Qualität und Effizienz des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs durch die Entwicklung des internationalen Zeitplanwesens und spezieller Strecken.

- Stand:

Laut Aussagen der EK soll diese Mitteilung im November 2006 vorgelegt werden.

- **Österreichische Haltung:**

Der Vorschlag wird eng mit der TEN-Entwicklung im Schienenbereich zu prüfen sein. Ein integrierter europäischer Raum für den Schienen(güter)verkehr wird von Österreich sicher unterstützt werden können. Letztlich kann aber erst zielführend eine Aussage getroffen werden, wenn der Vorschlag vorliegen wird.

### **Mitteilung der EK über die Verkehrslogistik zur Verbesserung des intermodalen Verkehrs**

- **Ziele:**

Angesichts der einmaligen und wechselhaften Geographie Europas spielt laut der EK der Güterverkehr für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie eine bedeutendere Rolle als für Europas internationale Konkurrenten. Das Wachstum des internationalen Handels, die Erweiterung und Änderungen in Logistikprozessen bedeuten, dass der Güterverkehrs weiterhin schneller wächst als das BIP. Zu berücksichtigenden Aktionen zählen:

- Unterstützung der Entwicklung und Benutzung der weitentwickelten Informations- und Kommunikationstechnologien;
- Festlegung von Standards für intermodalen Verkehr, Logistiksysteme und –dienste;
- Verbesserung der intermodalen Haftung;
- Prüfung von (technischen, rechtlichen, finanziellen) Instrumenten zur aktiveren Förderung des intermodalen Verkehrs;
- Verbesserung von Ausbildung und Training für Logistik;
- Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern;
- Ausdehnung der Unterstützung für alternative Dienstleistungen und Innovation;
- Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen Industrie, Dienstleistungsanbietern und politischen Entscheidungsträgern;
- Gewährleistung einer weit verbreiteten Verteilung von Information sowie Auswahl bester Praktiken.

- **Stand:**

Die Mitteilung der EK sollte vor dem Beginn der finnischen EU-Präsidentschaft veröffentlicht werden, damit Finnland das Thema (Hauptthema der finn. Präs. im Verkehrsbereich) unter seinem Vorsitz im 2. Halbjahr 2006 im Rat behandeln kann.

- **Österreichische Haltung:**

Die Förderung der Verkehrslogistik stellt ein wertvolles Instrument für die Schaffung eines nachhaltigen europäischen Verkehrssystems dar, insbesondere hinsichtlich der Verlagerung des Verkehrs von den bereits sehr überlasteten Straßen auf weniger belastete und umweltfreundlichere Verkehrsträger sowie der Herstellung des Gleichgewichts zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Auch im Sinne der Erhöhung der Effizienz des europäischen Verkehrssystems und dadurch der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft begrüßt Österreich die Initiative Finnlands zur Förderung der Verkehrslogistik und ist bereit, insbesondere in seiner Rolle als Ratspräsident im 1. Halbjahr 2006 diese größtmöglich zu unterstützen.

### **Mitteilung der EK über künftige Anwendungen des GALILEO**

- **Ziele:**

Europäische Satellitennavigationsinfrastruktur soll ab 2008 operationell sein. Mit dieser Technologie sollen bis zum Jahr 2020 die Schaffung von 150.000 Arbeitsplätzen sowie eines

Marktes von € 300 Mrd. erreicht werden. Das Projekt ist daher ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Lissabonziele.

- Stand:

Die Mitteilung wird von der EK voraussichtlich im Jahr 2006 vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Es zeigt sich immer deutlicher, dass der satellitengestützten Navigation in den kommenden Jahren weltweit eine zunehmende Bedeutung zukommen wird. Die Beteiligung Österreichs an Galileo mit entsprechenden öffentlichen Mitteln war daher von Anfang an ein wichtiger Schritt, unter anderem zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Industrie im internationalen Kontext. Das Programm stellt für die Industrie eine gute Möglichkeit dar, sich rechtzeitig in einem Hochtechnologiesektor langfristig eine global wettbewerbsfähige Position aufbauen zu können. Das strategische Interesse für Österreich liegt dabei in der Unterstützung der relevanten Unternehmen an der Beteiligung, am Aufbau des Systems als auch in der Vorbereitung auf die späteren Anwendungen von Galileo. Einen wichtigen Punkt stellt daher die Beteiligung Österreichs an den Aktivitäten der ESA (European Space Agency) im Rahmen des Wahlprogramms GalileoSat dar, um eine nachhaltige Positionierung der österreichischen Industrie auf dem Markt zu erreichen.

Was die Thematik Galileo generell betrifft, so ist das Ziel Österreichs als EU-Ratsvorsitz, die Arbeiten und Verhandlungen im Zusammenhang mit Galileo nach einem längeren Stillstand und Zeitverzögerungen wieder in Gang zu bringen. Österreich wird sich bemühen, folgende Fragen auf Ratsebene weiterzubringen bzw. zu lösen:

- Drittstaatenbeteiligung
- Abänderung der VO zur Gründung des gemeinsamen Unternehmens Galileo (VO (EG) 876/2002) und über die Verwaltungsorgane der europäischen Satellitennavigationsprogramme (VO (EG) 1321/2004)
- ev. Behandlung der VO über die Umsetzung der Aufbau- und der Betriebsphase des europäischen Satellitennavigationsprogramms
- Fortschrittsbericht zu den Konzessionärsverhandlungen, Kernelemente des Konzessionsvertrags.

### **Mitteilung zur allumfassenden Halbzeitbilanz der im Weißbuch für die europäische Verkehrspolitik bis 2010 „Weichenstellungen für die Zukunft“ vorgesehenen Maßnahmen**

- Ziele:

Das Weißbuch für die europäische Verkehrspolitik aus dem Jahr 2001 legte eine Halbzeitbilanz fest, in deren Rahmen überprüft werden soll, ob seine Ziele erreicht werden oder ob Anpassungen notwendig sind. Da das ursprüngliche Instrument eine Mitteilung der EK war, muss auch die Revision auf Basis einer Mitteilung erfolgen.

- Stand:

Nach den letzten Informationen der EK soll die Mitteilung im April 2006 vorgelegt werden. Nach ihrer Vorlage wird die österreichische Präsidentschaft mit der Behandlung des Dossiers anfangen.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt den im Weißbuch für die europäische Verkehrspolitik bis 2010 initiierten Prozess der Entwicklung einer Verkehrspolitik auf europäischer Ebene. Diese ist stärker nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichtet und zielt auf die Verwirklichung einer

nachhaltigen Verkehrspolitik ab, die durch eine Halbzeitbilanz evaluiert wird. Dieser Review-Prozess wird als Instrument gesehen, das wichtige Beiträge leisten kann, der Verfolgung dieser Zielsetzung neuen Schwung zu verleihen. Das soll insbesondere in jenen Bereichen einen Anstoß zu weitergehenden Maßnahmen geben, in denen ein Vergleich der im Weißbuch angekündigten Ziele mit dem tatsächlich Erreichten zeigt, dass noch wesentliche Bemühungen zur Verwirklichung der angestrebten Nachhaltigkeit der Verkehrspolitik erforderlich sind.

***Wohlstand - Vorhaben der EK im Bereich Telekommunikation (federführende Zuständigkeit des bmvit):***

**Vorschlag für eine Richtlinie betreffend die volle Umsetzung des Binnenmarktes für Postdienste**

- Ziele:

Gemäß der geltenden Postrichtlinie (2002/39/EG) ist der 1.1.2009 als Zieldatum für eine vollständige Marktliberalisierung vorgesehen. Zu diesem Zweck soll die Kommission einen Vorschlag zur vollen Umsetzung des Binnenmarktes für Postdienste vorlegen. Über mögliche Detailinhalte dieser neuen Richtlinie (vgl. unten im Punkt „Stand“) können aber derzeit keine Aussagen getroffen werden.

- Stand:

Die EK hat angekündigt, bis Ende 2006 eine sog. Prospektivstudie darüber vorzulegen, ob und unter welchen Rahmenbedingungen eine vollständige Liberalisierung möglich ist; dabei ist vor allem darzustellen, wie in Zukunft ein flächendeckender Universaldienst aufrechtzuerhalten und zu finanzieren ist. Derzeit hat die EU-Kommission ein Beratungsunternehmen (Price Waterhouse Coopers) mit einer Vorstudie zu der Prospektivstudie beauftragt. Die Arbeiten dazu sind im Gang und sollen bis Mitte 2006 abgeschlossen sein. Auf der Grundlage dieser Vorstudie wird die EU-Kommission ihre Prospektivstudie erstellen. Laut Mitteilung der EU-Kommission wird diese Studie erst gegen Ende des Jahres vorliegen. Auf der Grundlage dieser Prospektivstudie wird dann die Ratsarbeitsgruppe im Laufe des Jahres 2007/2008 die neue Richtlinie beraten, die dann am 1.1.2009 in Kraft treten soll.

- Österreichische Haltung:

Aus österreichischer Sicht ist die Postrichtlinie kein aktuelles Thema für die österreichische Präsidentschaft. Österreich wird sich so wie bisher für eine stabile Rechtslage und für möglichst einheitliche Rahmenbedingungen in Europa einsetzen. Wesentlich ist, dass auch bei einer vollständigen Marktöffnung der Universaldienst sowie dessen Finanzierung sichergestellt sind.

**b) Solidarität:**

Wirksame Maßnahmen zur Stärkung der Kohäsion sowie zur Entwicklung des ländlichen Raums sind in Einklang mit der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung. Leistungen der Daseinvorsorge sind für die europäischen Bürger/innen von großer Bedeutung. Die Bedrohungen für die Umwelt Europas haben eine übernationale und globale Dimension und benötigen eine starke leitende Hand auf EU-Ebene. Folgende Bereiche werden der EK zufolge abgedeckt:

**Langfristige Probleme** jetzt angehen:

- Fortsetzung der Debatte auf EU-Ebene über die Probleme iZm der Alterung von Europas Bevölkerung
- Wirksame Steuerung der Migrationsströme
- Klimawandel: 2006 wird ein entscheidendes Jahr für die multilateralen Klimaverhandlungen sein, wobei es um Verpflichtungen im Rahmen des Kyoto-Protokolls für die Zeit nach 2012 geht. Die EU muss sich auch weiterhin bemühen, um ihre Klimawandelziele zu erreichen, durch nationale Zuteilungspläne und beispielsweise Schritte, um den Luftfahrtsektor in den Emissionshandel aufzunehmen. Zudem ist es an der Zeit, Bilanz über die bisherigen freiwilligen Vereinbarungen mit der Industrie zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen zu ziehen und zu erkennen, wie man darauf aufbauen kann.

**Nachhaltiges Ressourcenmanagement:**

- Nachhaltiges Management der natürlichen Ressourcen im Agrarsektor
- Verstärkung einer sicheren, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Energieversorgung für Europa
- Förderung der Biodiversität, Verringerung der Pestizide, Reduktion der Luftverschmutzung

**Europas Zusammenhalt** verbessern:

- Eine neue Seeverkehrsstrategie zur Schaffung eines integrierten Ansatzes für die Entwicklung einer ökologisch nachhaltigen prosperierenden maritimen Wirtschaft, die durch Exzellenz in der meereswissenschaftlichen Forschung und Technologie gestützt wird
- Anpassung des Arbeitsrechts hinsichtlich der Gleichstellung von Mann und Frau sowie der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Straffung der offenen Koordinierungsmethoden im sozialen Bereich und Einleitung der Zusammenarbeit in der Gesundheitsversorgung und Langzeitpflege
- Behandlung neuer grenzübergreifender Fragen im zivilrechtlichen Bereich.

**Solidarität – Vorhaben der EK im Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):****Mitteilung der Kommission über die Förderung der Binnenschifffahrt „NAIADES“**

- Ziel:

Am 17. Jänner 2006 hat die EK eine Mitteilung über die Förderung der Binnenschifffahrt „NAIADES“ vorgelegt. Ziel dieses mehrjährigen Aktionsprogramms ist die Stärkung der Binnenschifffahrt in Europa und die Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit, wobei folgende Schwerpunkte gesetzt werden: Dienstleistungen, Flotte, Beschäftigte, Image und Infrastruktur.

- Stand:

Die Mitteilung wurde am 17. Jänner 2006 von der EK vorgelegt und soll während der österreichischen EU-Präsidentschaft als ein prioritäres Thema im Verkehrsbereich behandelt werden. Eine Binnenschifffahrtskonferenz am 14. und 15. Februar 2006 in Wien war dieser Thematik gewidmet.

- **Österreichische Haltung:**

Österreich unterstützt diese Initiative der EK und hat sie zu einem Schwerpunktthema der österreichischen Präsidentschaft im Verkehrsbereich gemacht.

Da die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger, wie der Binnenschifffahrt, unbestritten zu den Zielsetzungen einer nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik zählt, ist mit einer generell positiven Aufnahme der Mitteilung der EK durch die Mitgliedstaaten zu rechnen, wobei selbstverständlich gewisse Einzelheiten der Mitteilung der EK zumindest teilweise Diskussionsstoff liefern werden. Umso wichtiger war, auch bereits im Rahmen der Binnenschifffahrtskonferenz Problemfelder zu identifiziert.

Österreich hat gerade in jüngster Vergangenheit zahlreiche Anstrengungen unternommen, die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt weiter zu verbessern (Gründung der via donau, Implementierung des River Information Systems RIS, Vorstellung eines Nationalen Aktionsplans für die Binnenschifffahrt). Die Grundidee eines europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt ist daher aus österreichischer Sicht ausdrücklich zu begrüßen.

### **c) Sicherheit:**

Die EK kündigt folgende prioritäre Themen für 2006 an:

Mehr Sicherheit in Europa für einen besseren Schutz vor **Kriminalität:**

- Eine bessere Koordinierung zwischen den MS iZm der Terrorismusbekämpfung (Aspekte: Verhinderung der Finanzierung des Terrors, Unterstützung der Opfer, Koordinierung zwischen den Vollzugsbehörden)
- Grenzüberschreitende Kriminalität: Informationssystem über Strafregister, Sicherheit der Kommunikationsnetze
- Sicherheit der Außengrenzen der EU hinsichtlich von Gütern (Zollverfahren) und Personen (Visapolitik)
- Unterstützung der Arbeit und Kooperation der Vollstreckungsbehörden (Justiz und Polizei)

Besserer Schutz für die **BürgerInnen** im Alltag:

- Gesundheitsfragen und Verbraucherschutz einschl. Lebensmittelsicherheit
- Unfälle im See-, Flug- und Straßenverkehr haben gezeigt, wie sich Mängel in der Verkehrssicherheit unmittelbar auf diejenigen, die Verkehrssysteme benutzen und im Verkehrswesen arbeiten, auswirken sowie die Umwelt beeinflussen. Dies kann auch zu erheblichen Wirtschaftsbelastungen führen. Durch den Ausbau der Rolle der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA sowie der Europäischen Eisenbahnagentur ERA soll ein realer Beitrag zur Verkehrssicherheit in diesen Verkehrsträgern in ganz Europa geleistet werden
- Gewährleistung sicherer und zuverlässiger Kommunikationsnetze und Informationssysteme
- Verstärkung Europas Krisenreaktionsfähigkeit.

**Sicherheit – Vorhaben der EK im Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):**

**Änderung der RL 2004/59/EG zur Ausdehnung der Kompetenzen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)**

- Ziel:

Die Dauer und die Durchführung der nationalen Zulassungsprozedere sind verbesserungswürdig. Daher müssen die Modalitäten der Teilnahme der Europäischen Eisenbahnagentur zur Erleichterung bzw. Verschmelzung der derzeitigen Prozedere zur Verbesserung der Anerkennung überprüft werden.

- Stand:

Die Kommission plant, Ende dieses Jahres entsprechende Änderungen der „technischen“ Bahnvorschriften vorzulegen (Richtlinien zur Interoperabilität 96/48/EG, 2001/16/EG und 2004/50/EG, Richtlinie zur Eisenbahnsicherheit 2004/49/EG sowie der Verordnung 881/2004/EG – Eisenbahnagenturverordnung).

- Österreichische Haltung:

Aufgrund der intensiven Arbeiten innerhalb der Eisenbahnagentur (Harmonisierungen der Sicherheitsbestimmungen und der Interoperabilität in den Mitgliedstaaten) und der vollständigen Liberalisierung des Frachtverkehrs der Gemeinschaft scheint eine legislative Anpassung durchaus notwendig zu sein. Insbesondere wäre es wichtig, ein europäisches harmonisiertes Genehmigungsverfahren für Rollmaterial zu kreieren (automatische gegenseitige Anerkennung der Zulassungsverfahren analog der bereits existierenden automatischen Anerkennung der Lizenzen für Eisenbahnen). Konkrete Aussagen können aber erst gemacht werden, wenn erste Entwürfe einzusehen sind.

**Änderung der VO (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivillufffahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)**

- Ziel:

Seit Verabschiedung des Textes der VO (EG) Nr. 1592/2002 war man sich einig, dass die in Artikel 2 der VO enthaltenen Ziele, d.h. insbesondere die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit und die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Luftverkehrsunternehmen nur durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs dieses Textes auf den Flugbetrieb, auf die Erteilung von Erlaubnissen an die Flugbesatzungen und für die Anwendung der VO (EG) Nr. 1592/2002 auf Drittlandluftfahrzeuge erreicht werden kann.

Vor diesem Hintergrund hat die EK beschlossen, der Forderung des Gesetzgebers sowie der Empfehlungen der EASA nachzukommen und schlägt im vorliegenden Vorschlag vor, dass die gemeinsamen Sicherheitsvorschriften auf den Flugbetrieb, die Pilotenlizenzen und die Drittlandflugzeuge ausgedehnt wird. Dadurch soll ein Beitrag vor allem zur Vereinheitlichung und Erhöhung des Flugsicherheitsniveaus innerhalb der EU sowie zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts in diesem Bereich geleistet werden.

- Stand:

Der Vorschlag wurde beim Verkehrsministerrat am 5. Dezember 2005 durch die EK vorgestellt. Österreich wird möglicherweise mit den Arbeiten an diesem Vorschlag während seiner Präsidentschaft beginnen. Da der Vorschlag sehr umfangreich ist und sich auf unterschied-



lichste Bereiche bezieht, ist während der Österreichischen Präsidentschaft mit langwierigen Beratungen auf Ratsarbeitsgruppenebene zu rechnen. Daher ist noch ungewiss, ob eine allgemeine Ausrichtung oder gar politische Einigung noch unter Österreichischem Vorsitz möglich ist.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat zu einem Konsultationspapier der EASA betreffend die Novellierung der VO 1592/2002, welches im April 2004 mit der Bitte um Anmerkungen/Kommentare veröffentlicht wurde, Stellung bezogen. In dieser Stellungnahme wurde im Wesentlichen dargelegt, dass Österreich eine umfassende Harmonisierung sowohl im flugbetrieblichen Bereich als auch im Bereich des fliegenden Personals unterstützt. Ziel sollte sein, die nationalen Regelungskompetenzen weitgehend zu Gunsten einer Gemeinschaftskompetenz aufzugeben.

## B) OPERATIVES JAHRESPROGRAMM DES RATES FÜR 2006

### I. Inhalt:

Unter österreichischer und finnischer Präsidentschaft werden im Jahr 2006 nachfolgende Themenschwerpunkte laut Jahresprogramm behandelt:

#### **Teil Verkehr:**

##### Landverkehr

Die **Straßenverkehrssicherheit** wird 2006 weiterhin ein wichtiger Punkt auf der politischen Agenda der Union sein. Eventuelle Initiativen und/oder Rechtsetzungsvorschläge der Kommission betreffend Sicherheit im europäischen Verkehrsnetz ("Infrastrukturrichtlinie"), Toter-Winkel-Spiegel und Tagfahrlicht werden zu bearbeiten sein. Die Kommission wird voraussichtlich einen Vorschlag über die grenzüberschreitende **Durchsetzung von Rechtsvorschriften über die Verkehrssicherheit** vorlegen.

Der Rat wird seine Beratungen betreffend die Richtlinie über den **Führerschein** fortsetzen.

Die Vorsitze werden unter angemessener Berücksichtigung des Standpunkts des Europäischen Parlaments die Arbeit am **dritten Eisenbahnpaket** fortsetzen. Des Weiteren wird die Bewertung der Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG (1. Eisenbahnpaket) in Erwägung gezogen. Die Kommission hat einen Vorschlag für die Überarbeitung der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen angenommen; je nach Sachstand werden die Vorsitze die Möglichkeit für Beratungen über den Vorschlag prüfen.

Die Modernisierung der technischen Verordnungen über die **Binnenschifffahrt** wird als wichtiger Schritt für die Erhöhung der Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors betrachtet. Es sind Folgeschritte zur Mitteilung der Kommission über die Binnenschifffahrt vorgesehen. Je nach Sachstand werden die Arbeiten an der Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 82/714/EG über **die technischen Anforderungen für Binnenschiffe** fortgesetzt und können die Beratungen über einen Vorschlag für eine Rahmenrichtlinie über die **Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen** entweder separat oder als Teil der Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Straßen-, Schienen- und Binnenschifffahrtsweg aufgenommen werden.

## Luftverkehr

Die **Außenbeziehungen im Bereich des Luftverkehrs** bleiben weiterhin ein vorrangiges Thema. Die Vorsitze Österreich und Finnland werden die Arbeiten an den diesbezüglichen Luftverkehrsabkommen - EU-USA, EU-Westbalkan, EU-Marokko, EU-Drittstaaten und Mitgliedstaaten-Drittstaaten - fortsetzen. Gleichzeitig werden sie die Luftverkehrsverhandlungen der Kommission mit Drittländern auf der Grundlage eines horizontalen Mandats unterstützen. Jedes neue Ersuchen der Kommission um Mandate für Verhandlungen mit Drittstaaten wird mit gebührender Aufmerksamkeit geprüft.

Der Rat wird außerdem die Arbeiten an dem geänderten Vorschlag zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (**EU-OPS**) fortsetzen und möglicherweise zum Abschluss bringen.

Weitere Initiativen oder Vorschläge, die 2006 voraussichtlich behandelt werden, betreffen die Ausdehnung des Mandats der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (**EASA**), das Programm zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (**SESAR**) sowie die Überprüfung der **Flughafenkapazitäten**, das computergesteuerte Buchungssystem (**CRS**), die **Bodenabfertigungsdienste** und die **Luftverkehrssicherheit**.

## Seeverkehr

Die Vorsitze werden prüfen, welche Fortschritte im Hinblick auf das erwartete **dritte Maßnahmenpaket für Sicherheit im Seeverkehr** gemacht werden können, in dem Vorschläge zur Hafenstaatkontrolle, Flaggenstaatinitiative, gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr und Rechtsinstrumente über Haftung und Entschädigung enthalten sind. Unter österreichischem Vorsitz werden die Vorschläge betreffend Hafenstaatkontrolle und gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr behandelt werden.

Zur Richtlinie über den **Marktzugang zu Hafendienstleistungen** hat das Europäische Parlament am 18. Jänner 2006 mit eindeutigem Votum diesen Vorschlag abgelehnt. Auch auf Ratsseite überwiegt bei der Mehrzahl der Mitgliedsländer eine ablehnende Haltung. Die österreichische Präsidentschaft wird die Richtlinie über den Marktzugang zu Hafendienstleistungen nicht weiter behandeln und die weiteren Entwicklungen, insbesondere von Seiten der EK, abwarten.

Im zweiten Halbjahr 2006 wird der Frage des **Kurzstreckenseeverkehrs** im Zusammenhang mit dem Fortschrittsbericht der Kommission über das Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Je nach Sachstand (Einigung über die finanzielle Vorausschau) wird der Rat die Arbeiten an der Verordnung über die **mehrjährige Finanzierung der Maßnahmen der EMSA**, (Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs) fortsetzen oder zum Abschluss bringen.

## Horizontale Fragen

Eine effiziente Logistik ist für die Wettbewerbsfähigkeit Europas und für eine wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Entwicklung unerlässlich. Die Schaffung starker Gemeinschaftsmärkte im Bereich Verkehr und Logistik – eines Logistik-Clusters – muss beschleunigt wer-

den. Daher wird im zweiten Halbjahr 2006 einer noch vorzulegenden **Mitteilung der Kommission über Logistik**, die eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Situation und einen Aktionsplan für die erste Phase enthält und Themen wie die Haftung der Beteiligten, Ausbildung, Netzengpässe, Sicherheitsmaßnahmen in Häfen und Terminals und elektronische Versiegelung von Containern behandelt, große Bedeutung beigemessen.

Der Rat wird im ersten Halbjahr 2006 die Beratungen über die **Halbzeitbilanz des Weißbuchs** über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 aufnehmen.

Der Rat beabsichtigt, die Arbeiten in Bezug auf die **Marco Polo II**-Initiative zum Abschluss zu bringen. Die Kommission wird im Laufe des Jahres 2006 möglicherweise eine Initiative zur **Sicherheit des intermodalen Verkehrs** vorlegen.

Die Vorsitze werden die Arbeiten zu verschiedenen Aspekten des europäischen Satellitennavigationssystems **GALILEO** fortsetzen, wobei sie den Sicherheits- und Finanzfragen sowie dem Bereich der Dienstleistungen, der internationalen Zusammenarbeit und den Verhandlungen über den Konzessionsvertrag betreffend GALILEO besondere Aufmerksamkeit schenken werden. Sie werden daher alles daran setzen, eine endgültige Einigung über die vorgeschlagene Verordnung über die Errichtung des Systems und seinen Betrieb zu erreichen.

Die österreichische Präsidentschaft wird auch den bereits seit 2001 im Rat liegenden Vorschlag zum Beschluss der Unterzeichnung des **Verkehrsprotokolls** zur Alpenkonvention durch die Gemeinschaft wieder beleben und wird sich bemühen, zu einem positiven Ergebnis zu gelangen.

### ***Teil Innovation und Unternehmen (federführende Zuständigkeit des bmvit):***

#### Raumfahrtpolitik

Angesichts der wichtigen Rolle die Raumfahrtpolitik in Europa im Hinblick auf Industrie- und Innovationspolitik werden beide Präsidentschaften die Arbeiten über die künftige Entwicklung und Umsetzung einer umfassenden europäischen Raumfahrtpolitik auf der Grundlage des Rahmenabkommens zwischen EG und ESA aktiv voranbringen. Durch weitere Tagungen des "Weltraumrates" im Jahr 2006 werden kontinuierliche Fortschritte unter angemessener Berücksichtigung der im Rahmen des 7. Rahmenprogramms vorgeschlagenen Weltraumforschungsaktivitäten und der Durchführung von Galileo und GMES sichergestellt werden.

### **II. Wichtige Daten:**

Wettbewerbsfähigkeitsrat: 13.3., 29./30.5., Ev. 29.6., 25./26.9., 11./12.12.

Verkehrsmisterrat: 27./28.3., 8./9.6., 12./13.10., 4./5.12.