



BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: pr3@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-17.002/0013-I/PR3/2017 DVR:0000175

An die
Parlamentsdirektion
EU- und Internationaler Dienst
Zu Hd. Herrn Mag. David LIEBICH
Parlament
1017 Wien

Wien, am 22.05.2017

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich nachstehend auf Grund der am 24. Mai 2017 stattfindenden Sitzung des EU-Unterausschusses des Nationalrates zu den Tagesordnungspunkten 1 bis 5 die entsprechenden Informationen gemäß § 6 EU-InfoG zu übermitteln.

TOP 1

COM (2017) 10 final - Vorschlag für eine Verordnung über die Achtung des Privatlebens und den Schutz personenbezogener Daten in der elektronischen Kommunikation und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/58/EG (Verordnung über Privatsphäre und elektronische Kommunikation)

Hintergrund:

Die Europäische Kommission hat den Vorschlag am 16. Jänner 2017 vorgestellt und an den Rat und das Europäische Parlament zur Behandlung übermittelt. Bislang waren die telekommunikationsspezifischen datenschutzrechtlichen Regelungen bereits in einer umsetzungspflichtigen Richtlinie enthalten (2002/58/EG), nun wird das Rechtsinstrument der unmittelbar anwendbaren Verordnung vorgeschlagen.

Die Inhalte des Vorschlags sind daher nicht von Grund auf neu, sondern nur eine Weiterentwicklung bereits bestehender Regelungen.

Die Europäische Kommission wünscht sich einen Abschluss des Dossiers im 1. Halbjahr 2018, um ein in Kraft treten möglichst zeitgleich mit der allgemeinen Datenschutz-Grundverordnung (2016/679) zu ermöglichen.

Die maltesische EU Ratspräsidentschaft hat dazu bisher im Rahmen der Ratsarbeitsgruppe die Folgenabschätzung behandelt sowie mit der inhaltlichen Behandlung der ersten Artikel des

Dossiers begonnen. Für den Rat der EU Telekommunikationsminister im Juni 2017 könnte allenfalls ein Sachstandsbericht der Ratspräsidentschaft erfolgen.

Das Dossier wird in Österreich vom bmvit in enger Zusammenarbeit mit dem BKA / Datenschutz betreut.

Ziele der Verordnung:

- **unmittelbar anwendbare Verordnung** – EU-weit einheitlicher Rahmen und Anpassung an die Datenschutz-Grundverordnung

- **Datenschutzregeln sollen auch für „neue“ Marktteilnehmer gelten** (Whatsapp, FB Messenger, Skype); dadurch soll ein „level playing field“ im Verhältnis zu den traditionellen TK-Betreibern geschaffen werden

- **Schutz von Inhalts- und Metadaten** (Zeit und Ort) – Umfassende Anonymisierungs- und Lösungsverpflichtungen, wenn nicht ausdrückliche Zustimmung zur Verarbeitung vorliegt bzw. die Daten für Abrechnungszwecke benötigt werden.

- **neue Geschäftsmöglichkeiten** – wenn die Nutzer ausdrückliche Zustimmung zur Verarbeitung von Kommunikationsdaten geben (Inhalts- und/oder Metadaten), können Unternehmen damit auch neue Dienste anbieten (z.B. Heat Maps – könnte auch Verkehrsunternehmen helfen hinsichtlich der Planung von Infrastrukturprojekten)

- **einfachere Regeln betreffend cookies** (derzeitige Regelung führte zur Überflutung der Nutzer mit Zustimmungsanfragen); Klarstellung, dass Browsereinstellungen mit entsprechender Vorabinformation für den Nutzer für Zustimmung oder Ablehnung ausreicht.

Keine explizite Zustimmung soll nötig sein für „non-privacy intrusive cookies“ (also nicht in die Privatsphäre eindringende cookies), wie beispielsweise Cookies die sich den Inhalt des Warenkorbs während des online shoppings merken oder vom Anbieter selbst nur zur Zählung der website-Besucher verwendet werden.

- **Schutz vor unerbetenen Nachrichten** – (E-Mail, SMS, automatisierte Anrufmaschinen)

Für Werbeanrufe kann MS festlegen, ob diese grundsätzlich verboten sind (ohne Vorab-Zustimmung) oder die Möglichkeit der Nutzung einer do-not-call Liste vorgesehen wird.

EK möchte für Werbeanrufe die Kompetenz eine besondere Vorwahl festlegen zu können, die den Anruf als Werbeanruf kennzeichnet. (Keine Nummernunterdrückung zulässig und Nummer muss erreichbar sein)

- **wirkungsvollere Vollziehung** – Zur Vollziehung der Vertraulichkeitsregeln sollen die Datenschutzbehörden zuständig sein, die bereits nach der allgemeinen Datenschutz-GrundVO eingerichtet wurden.

Position des BMVIT:

Derzeit läuft noch das Verfahren zur vertieften Überprüfung des Vorschlags und der eingegangenen Stellungnahmen. Eine endgültige Position zu allen Detailfragen liegt daher noch nicht vor.

Eine erste Analyse zeigt jedoch Folgendes:

- Die Wahl des Rechtsinstruments einer Verordnung wird grundsätzlich im Sinne einer EU-weiten Vereinheitlichung begrüßt.
- Zweifel bestehen hinsichtlich der verpflichtenden Festlegung der Datenschutzbehörde (DSB) als allzuständige Behörde. Hier ist auch die Subsidiaritätsfrage zu stellen. Es wird zu klären sein, in wie weit es zulässig und gerechtfertigt ist, dass nationale Behördenorganisation und Zuständigkeit europarechtlich verbindlich vorgeschrieben wird. Die Zuständigkeit der DSB für Bereiche, die datenschutzspezifische Kenntnisse erfordern erscheint sachlich gerechtfertigt. Im Hinblick auf beispielsweise die Regelungen zu den unerbetenen Nachrichten (Art.16) trifft das allerdings nicht zu, da in diesem Zusammenhang keine datenschutzspezifischen grundsätzlichen Rechtsfragen geklärt werden müssen. Diese Bestimmungen werden derzeit in Österreich von den Fernmeldebehörden nach dem Verwaltungsstrafrecht vollzogen. Die Entscheidungen sind im Instanzenzug beim Bundesverwaltungsgericht anfechtbar. In diesem Fall ist also nicht einzusehen, warum diese Zuständigkeiten zwingend auf die DSB übergehen sollten.
- Hinsichtlich der Zulässigkeit der Verarbeitung von Daten wird insbesondere auf Kohärenz mit der Datenschutz-Grundverordnung, sowie auf Sicherstellung der umfassenden Nutzerrechte an ihren Daten geachtet werden müssen (informierte Einwilligung).
- Einzelne Bestimmungen sind auch dahingehend zu überprüfen, ob sie nicht übermäßige und unverhältnismäßige Belastungen für Unternehmen mit sich bringen (z.B. verpflichtende Anpassung von „alter“ Bestandssoftware an neue Bestimmungen; angemessene Intervalle für Informationspflichten; Beibehaltung bewährter Regelungen zur Erstellung von Verzeichnissen, Angemessenheit der Strafdrohungen).

TOP 2

COM (2016) 590 final - Vorschlag für eine Richtlinie über den europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation

Hintergrund:

Der derzeit geltende Telekom-Rechtsrahmen bestehend aus 5 Richtlinien (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigungs-, Universaldienst, e-Datenschutz RI.) und der Verordnung zur Einrichtung des GEREK sieht vor, dass regelmäßige Überprüfungen im Hinblick auf neue Anforderungen vorzunehmen sind.

Im September 2016 hat die Europäische Kommission nun ein Paket zur Reform des Telekommunikationsrahmens vorgelegt.

Kernpunkt ist dabei der Vorschlag für eine Richtlinie über den europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation. Mit dem Richtlinienvorschlag für einen Kodex erfolgt die Zusammenführung und Überarbeitung der bisherigen Richtlinien (Rahmen, Zugang, Genehmigung, Universaldienst).

Kernpunkte:

- kohärentes Binnenmarktkonzept für die Frequenzpolitik und Frequenzverwaltung
- geeignete Rahmenbedingungen für einen echten Binnenmarkt, um leistungsfähigen Netzbetreibern und Diensteanbietern Skaleneffekte zu ermöglichen und einen wirksamen Verbraucherschutz zu gewährleisten
- möglichst gleiche Ausgangsbedingungen für alle Marktteilnehmer
- Schaffung von Anreizen für Investitionen in Hochgeschwindigkeitsbreitbandnetze
- Schaffung eines wirksameren institutionellen Rahmens

Zusätzlich hat die EK auch einen Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK) vorgelegt. Damit wird von der EK eine Umwandlung des Gremiums in eine Agentur mit erweiterten Befugnissen angestrebt.

Stand der Verhandlungen:

Die maltesische Ratspräsidentschaft hat die erste Lesung des Dossiers begonnen und plant dem EU-Telekomrat am 9. Juni 2017 einen Fortschrittsbericht zum gesamten Dossier zu präsentieren. Im Anhang zu dem Fortschrittsbericht sollen bereits einige Bereiche definiert werden, in denen schon weitgehende Einigung erzielt wurde. Das betrifft die Bereiche Universaldienst, Netzsicherheit und Nummerierung. Dies vor dem Hintergrund, dass zu diesen Bereichen die nächste Präsidentschaft (Estland) bereits informelle Gespräche mit dem Europäischen Parlament aufnehmen könnte.

Die Abstimmung im ITRE-Ausschuss ist für Mitte Juli geplant.

Die Estnische Präsidentschaft wird voraussichtlich auch sehr intensiv an dem Dossier weiterarbeiten (1-3 Sitzungen/Woche), mit dem Ziel am EU-Telekomrat im Dezember 2017 eine allgemeine Ausrichtung des Rates zum gesamten Dossier zu erzielen.

In den bisherigen Verhandlungen kristallisierten sich folgende Bereiche als sehr umstritten heraus:

- Behandlung der OTT („over the top“) Dienste – dabei geht es um die Frage, welche Verpflichtungen auf welche Dienste anwendbar sein sollen. Dies vor dem Hintergrund, dass der derzeitige Rechtsrahmen nur auf klassische Kommunikationsdienste anwendbar ist, die Entwicklungen der letzten Jahre jedoch zeigten, dass immer neue Diensteanbieter auf den Markt kommen, die den klassischen Diensten vergleichbare Dienste anbieten (z.B. Whatsapp-Telefonie, Skype), jedoch nicht unter die derzeit geltenden Regelungen fallen und daher nicht reguliert werden, was zu einer gewissen Schieflage / Ungleichbehandlung führt.
- Frequenzverwaltung – die EK möchte zur europaweiten Harmonisierung weitgehende Einflussmöglichkeiten auf die nationalen Frequenzvergabeverfahren erlangen. So sollen nationale Vergabeverfahren vorab verpflichtend einer europäischen Kontrolle unterzogen werden. Diese Ansätze werden von den MS (auch Österreich) als Einmischung in nationale Kompetenzen klar abgelehnt. Auch will die EK beispielsweise Mindestvergabedauern für Frequenzen (25 Jahre) festlegen. Im Hinblick auf die raschen technologischen Entwicklungen wird dieser Ansatz von den MS als kontraproduktiv abgelehnt.

- Endnutzerrechte – die EK möchte in diesem Bereich eine Vollharmonisierung herbeiführen. Das würde bedeuten, dass national keine weitergehenden Schutzregelungen festgelegt werden können. Das wird jedoch von vielen MS (auch Österreich) kritisch gesehen, da befürchtet wird, dass dann einerseits auf neu auftauchende Probleme nicht mehr rasch und zielgenau reagiert werden kann und andererseits das starre Festschreiben der zulässigen Regelungen zu einer Verschlechterung des bestehenden Schutzniveaus führen könnte.

Position des BMVIT:

Die grundsätzliche Intention der Vorschläge der Europäischen Kommission ist zu begrüßen. Allerdings ist es notwendig, alle Regelungen im Detail auf ihre Auswirkungen zu prüfen.

Zu den Kernbereichen vertritt Österreich folgende Position:

Zugangsregulierung (BB Ausbau)

- Flexibilität für Nationale Regulierungsbehörden ist erforderlich – Nationale Regulierungsbehörden müssen auf nationale Besonderheiten eingehen können und brauchen daher den entsprechenden regulatorischen Spielraum
- Reduzierung sektorspezifischer Regelungen nach Möglichkeit
- Ermöglichung von „return on investment“ zur Investitionsstimulation sowie die Ermöglichung von Ko-Finanzierungen (vertragliche Vereinbarungen) für den Ausbau neuer breitbandiger Netzwerke wird begrüßt, allerdings benötigt das klare Rahmenbedingungen, um Wettbewerbsprobleme hintanhaltend zu können

Frequenzmanagement

- derzeitiger Rechtsrahmen ist weitgehend gut aufgestellt
- Beachtung nationaler Kompetenzen wichtig (Festlegung konkreter Verfahren und finanzielle Aspekte) – überschießende Eingriffsmöglichkeiten von Seiten der EK werden abgelehnt
- stärkere Koordination auf europäischer Ebene wird begrüßt (share best practices)
- Stärkung der Radio Spectrum Policy Group in Frequenzangelegenheiten wird begrüßt
- Harmonisierung nur wo sie gerechtfertigt ist und tatsächlich Mehrwert bringt (z.B. Abstimmung von Vergabeterminen)

Regulierung von Kommunikationsdiensten

- Anpassung der Definitionen erforderlich
- Vergleichbare Regeln sollen für vergleichbare Dienste gelten

Endnutzerrechte

- Vollharmonisierung wird sehr kritisch gesehen, da auf neu auftauchende Probleme rasch auf nationaler Ebene reagiert werden muss
- Sicherzustellen ist, dass der hohe österreichische Standard nicht gefährdet wird
- Aufhebung von sektorspezifischen Regeln wird begrüßt, soweit horizontale Regelungen ausreichend Schutz bieten

Universaldienst

- Anpassung der Bestimmungen an zeitgemäße Anforderungen wird begrüßt
- Verpflichtung zur Finanzierung aus dem allgemeinen Budget wird abgelehnt. Diesbezüglich herrscht im Rat Einigkeit und es wird daher die Wiederaufnahme der Wahlmöglichkeit für die MS hinsichtlich der Finanzierung (Sektorinterne Finanzierung/Fonds oder öffentliche Mittel) gefordert

TOP 3

COM(2016) 591 final – Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK)

Hintergrund / Inhalt:

Der derzeit geltende Telekom-Rechtsrahmen bestehend aus 5 Richtlinien (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigungs-, Universaldienst, e-Datenschutz RI.) und der Verordnung zur Einrichtung des GEREK sieht vor, dass regelmäßige Überprüfungen im Hinblick auf neue Anforderungen vorzunehmen sind. Im September 2016 hat die Europäische Kommission nun ein Paket zur Reform des Telekommunikationsrahmens vorgelegt.

Kernpunkt ist dabei der Vorschlag für eine Richtlinie über den europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation. Mit dem Richtlinienvorschlag für einen Kodex erfolgt die Zusammenführung und Überarbeitung der bisherigen Richtlinien (Rahmen, Zugang, Genehmigung, Universaldienst).

Zusätzlich hat die EK auch einen Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK) vorgelegt.

Seit Aufnahme seiner Tätigkeit im Jahr 2010 hat das GEREK einen positiven Beitrag zur einheitlichen Umsetzung des Rechtsrahmens geleistet.

Mit diesem Vorschlag soll das GEREK nun mit zusätzlichen Aufgaben betraut werden, um sicherstellen zu können, dass der Rechtsrahmen einheitlich umgesetzt wird.

Daher schlägt die EK vor, das GEREK in einer eigenständigen Agentur zusammenzuführen. Die neue Agentur, die über ein erweitertes Mandat verfügen soll, sollte die Arbeit des GEREK fortsetzen und auch weiterhin das Fachwissen der nationalen Regulierungsbehörden bündeln.

Stand der Verhandlungen:

Der VO-Vorschlag wurde bislang im Rat noch nicht behandelt, da die Priorität derzeit auf dem Richtlinienvorschlag für einen Kodex liegt. Da diese zwei Dossiers jedoch eng miteinander verbunden sind, wurde die Frage nach der künftigen Struktur des GEREK im Zuge der Verhandlungen zum Kodex immer wieder erörtert.

Dabei zeigte sich ganz klar, dass die Umwandlung von GEREK in eine Agentur von der überwältigenden Mehrheit der MS im Rat abgelehnt wird.

Mit der inhaltlichen Behandlung des Dossiers wird voraussichtlich unter der estnischen Ratspräsidentschaft (2. Hj. 2017) begonnen werden.

Position des BMVIT:

Die Stellung des GEREK, als Ort der Bündelung des Fachwissens der nationalen unabhängigen Regulierungsbehörden wird begrüßt. Auch der Ansatz der stärkeren Einbeziehung von GEREK in Telekom-relevante europäische Entscheidungen wird positiv gesehen. Eine Institutionalisierung des GEREK in Form einer neu zu schaffenden Agentur wird jedoch abgelehnt.

Die derzeitige Zusammensetzung / Funktionsweise des Gremiums ermöglicht einen völlig unabhängigen Austausch von Fachwissen zwischen den Regulierungsbehörden. Die Umwandlung in eine Agentur würde diese Unabhängigkeit wohl gefährden, da sowohl der personelle als auch der finanzielle Einfluss der Europäischen Kommission im Gremium größer würde.

Auch aus dem Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit kann der Vorschlag nicht unterstützt werden, da die Schaffung einer neuen Agentur Kosten verursacht und neue bürokratische Strukturen auch nicht zur Effizienzsteigerung beitragen werden.

TOP 4

7629/17 - Valetta Declaration on Improving Road Safety – Draft Council conclusions

Zusammenfassung¹

Auf der EU-Verkehrsministerkonferenz am 29. März 2017 auf Malta haben alle EU-Länder (einschließlich Großbritannien) die sogenannte Valletta-Deklaration angenommen (siehe Beilage). Gemeinsam wollen die 28 EU-Staaten sowie Norwegen, Bosnien-Herzegowina und Albanien die Verkehrssicherheit auf den Straßen ihrer jeweiligen Länder im Zeithorizont bis 2030 erhöhen und die Zahlen der Verkehrstoten und Verletzten senken.

Im vergangenen Jahr sind auf den EU-Straßen 25.500 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben gekommen. Das waren 600 weniger als im Jahr zuvor. Wenngleich das Gros der Unfälle zwischen Pkw passiert, so waren bei sechs Prozent aller Unfälle Lkw beteiligt. „Das ist eine stabile Entwicklung im Vergleich zu den Jahren zuvor“, erklärte EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc anlässlich der Konferenz im Großmeisterpalast in der maltesischen Hauptstadt Valletta.

Verstärkte Maßnahmen für die Verkehrssicherheit

Die Valletta-Deklaration ist ein politisches Bekenntnis, dass alle Länder künftig noch größere Anstrengungen bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen setzen wollen. Sowohl politisch als auch technisch, infrastrukturseitig und bei der Lenkerausbildung. Alkohol, Drogen und zu hohe Geschwindigkeit sind in den meisten Fällen die Ursachen für Verkehrsunfälle. Laut Bulc lagen im Vorjahr die volkswirtschaftlichen Folgekosten durch die Toten und Verletzten bei 100 Mrd. Euro.

Von 2020 bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten um die Hälfte halbiert werden. Bis 2050 wünscht sich die Kommissarin, dass es keine Toten mehr auf den EU-Straßen gibt.

¹ Quelle: <http://www.verkehr.co.at/paper/article/mehr-sicherheit-auf-europas-strassen/>

Österreich verfügt mit dem Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 über eine eigene Strategie, um die Ziele der Valletta-Deklaration umzusetzen.

TOP 5

COM(2016) 501 final - Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität

Hintergrund:

Damit Europa wettbewerbsfähig bleibt und dem Mobilitätsbedarf von Menschen und Gütern gerecht werden kann, verabschiedete die Europäische Kommission am 20. Juli des Jahres „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ {SWD(2016) 244 final}. Ziel der EK ist es, mit der Strategie eindeutige, gerechte Leitprinzipien für die Mitgliedstaaten aufzustellen, damit diese sich für die Zukunft wappnen können. In der Strategie für emissionsarme Mobilität werden die von der Kommission in den kommenden Jahren geplanten Initiativen spezifiziert und die Gebiete aufgezeigt, in denen verschiedene Handlungsoptionen untersucht werden. Ferner wird dargelegt, in welcher Weise Initiativen in verwandten Bereichen miteinander verknüpft sind und sich Synergien erzielen lassen. Die Strategie ist als eines der Instrumente zur Modernisierung der europäischen Wirtschaft und Stärkung des Binnenmarkts zu sehen.

Wichtigste Elemente der Strategie

- **Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems** durch bestmögliche Nutzung der digitalen Technologien, intelligente Preisgestaltung und weitere Förderung der Verkehrsverlagerung auf emissionsärmere Verkehrsträger.
- **Raschere Einführung emissionsarmer alternativer Energieträger im Verkehrssektor**, u. a. durch fortschrittliche Biokraftstoffe, Strom und synthetische Kraftstoffe aus erneuerbaren Energiequellen, sowie die Beseitigung von Hindernissen für die Elektrifizierung des Verkehrs.
- **Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen**. Wenngleich auch in Zukunft weitere Verbesserungen des Verbrennungsmotors notwendig sein werden, muss der Umstieg auf emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge in Europa beschleunigt werden.
- **Städte und Gemeinden** werden für den Erfolg dieser Strategie eine wichtige Rolle spielen. Bereits heute bieten sie Anreize zur Nutzung emissionsarmer alternativer Energien und Fahrzeuge sowie zu einer Verkehrsverlagerung hin zu aktiver Fortbewegung (Rad- und Fußverkehr), zu **öffentlichen Verkehrsmitteln** und/oder gemeinsamen Mobilitätslösungen, z.B. Bike-/Car-Sharing und Fahrgemeinschaften, um so die Verkehrsüberlastung und Luftverschmutzung zu verringern.
- Schließlich wird mit dieser Strategie das Engagement Europas bekräftigt, die globalen Anstrengungen zur Eindämmung der Emissionen aus dem **internationalen Luft- und Seeverkehr** fortzusetzen.

Sektorübergreifende Aspekte der Strategie

- **Strategie zur Förderung von Beschäftigung, Wachstum, Investitionen und Innovation**

Die Strategie umfasst eine breite Palette von Maßnahmen, die den Übergang zu einer CO₂-armen Wirtschaft in Europa unterstützen sollen. Es werden Hauptschwerpunkte festgelegt, z.B. in den Bereichen **Forschung und Innovation** im Hinblick auf Lösungen zur emissionsarmen Mobilität, sodass mehr Klarheit in Bezug auf künftige **Investitionsentscheidungen** geschaffen wird.

Die **verarbeitende und die Dienstleistungsindustrie** werden in der Lage sein, ihre Investitionen zu planen und unternehmerische Entscheidungen mit einem 2050-Ziel vor Augen zu treffen. Der Umstieg auf emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge in Europa wird beschleunigt, und die Kraftstoffeffizienz von Lkw und Bussen muss weiter verbessert werden. Hindernisse für innovative Mobilitätsdienstleistungen gilt es zu beseitigen.

Die **Energiebranche und Kraftstoffanbieter** werden ihre Investitionen in fortgeschrittene Energie im Verkehrssektor, z.B. moderne Biokraftstoffe, planen können.

Die Verkehrsbranche ist ein wichtiger Arbeitgeber. Im Rahmen der Europäischen Agenda für neue Kompetenzen werden Arbeitnehmer dabei unterstützt, die für den technologischen Übergang zu emissionsarmer Mobilität notwendigen Fähigkeiten zu erlangen.

Die Strategie bietet den politischen Entscheidungsträgern in den **Mitgliedstaaten auf regionaler und kommunaler Ebene** ein Instrumentarium, das es ihnen ermöglicht, ihre Strategien für eine emissionsarme Mobilität dort zu entwickeln, wo die Probleme am stärksten spürbar sind.

- **Verfügbare Mittel zur Maßnahmenförderung**

Die Strategie stützt sich auf bestehende Mechanismen und Fonds. Die aktuelle Investitionsoffensive für Europa spielt eine sehr wichtige Rolle, wobei bereits erhebliche Fortschritte bei Projekten erzielt wurden, die für eine Finanzierung im Rahmen des Europäischen Fonds für strategische Investitionen vorgesehen sind. Darüber hinaus sind 70 Mrd. EUR aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds dem Verkehr gewidmet, von denen 39 Mrd. EUR für die Unterstützung des Übergangs zu emissionsarmer Mobilität vorgesehen sind. Davon wiederum stehen 12 Mrd. EUR allein für CO₂-arme und nachhaltige urbane Mobilität zur Verfügung. Schließlich stehen im Rahmen des Forschungsprogramms Horizont 2020 6,4 Mrd. EUR für Projekte zur CO₂-armen Mobilität zur Nutzung bereit.

- **Nutzen für die europäischen Bürgerinnen und Bürger und die Verbraucher**

Die Strategie wird nach ihrer vollständigen Umsetzung in den Mitgliedstaaten zu besserer Luftqualität, weniger Lärm sowie zu Verkehrsentlastungen und mehr Sicherheit führen.

Die Verbraucher werden von effizienteren und sparsameren Kraftfahrzeugen profitieren. Weitere Vorteile sind eine bessere Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, bessere Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie mehr Sicherheit und weniger Verspätungen dank der Einführung digitaler Technologien.

Anhand besserer Informationen werden die Verbraucher fundierte Entscheidungen für ihre täglichen Mobilitätsbedürfnisse treffen können. Beispielsweise werden die Kennzeichnungen von

Pkw einer Überprüfung unterzogen und die jeweiligen Vorteile alternativer Kraftstoffe klarer herausgestellt.

- **Strategie für ein effizienteres Verkehrssystem**

Digitale Technologien, insbesondere kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS/KIVS) bergen erhebliches Potenzial, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und den Verkehr effizienter und attraktiver zu gestalten. Die Kommission erarbeitet derzeit einen Plan, um die Nutzung dieser Technologien, insbesondere Kommunikationsverbindungen zwischen Fahrzeugen und zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur, zu fördern.

Sie arbeitet zudem an einer Verbesserung des Systems zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren, um für eine gerechtere Kostenanlastung und mehr Effizienz zu sorgen und um dem Verursacherprinzip und dem Benutzerprinzip stärker Rechnung zu tragen. Dazu gehören auch gemeinsame Standards für ein entfernungsabhängiges Entgeltsystem in der EU. Darüber hinaus wird die Kommission weitere Maßnahmen ergreifen, um Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern zu fördern und damit zur Schaffung nahtloser Logistikketten beizutragen.

- **Strategie zur verstärkten Nutzung von emissionsarmer Energie im Verkehrssektor**

Hinsichtlich des Energiebedarfs hängt der Verkehrssektor in der EU noch immer zu etwa 94% vom Erdöl ab. Im Rahmen der Strategie prüft die Kommission Maßnahmen, durch die die Nutzung emissionsarmer alternativer Energieträger, u. a. moderner Biokraftstoffe sowie von Strom, Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen, durch starke Innovationsanreize beschleunigt werden kann. Mit solchen Maßnahmen ließe sich der Marktanteil von emissionsarmer Energie erhöhen, sodass im Jahr 2030 ca. 15-17% des Energiebedarfs im Verkehrssektor aus solchen Quellen gedeckt und Erdölprodukte ersetzt werden könnten.

Darüber hinaus prüft die Kommission, wie sich mehr Synergien zwischen dem Energie- und dem Verkehrssystem erzielen lassen, und sucht beispielsweise nach Lösungen für Probleme der Stromversorgung bei Spitzenlasten, durch die das Aufladen von Elektrofahrzeugen vereinfacht werden könnte.

Gemäß der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssen die Mitgliedstaaten gemeinsame Standards schaffen, z.B. für eine einheitliche Ladesteckverbindung für Elektrofahrzeuge, und eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aufbauen. Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und den europäischen Normungsorganisationen werden die Arbeiten zur Verbesserung der Interoperabilität und Normung, vor allem im Bereich der Elektromobilität, fortgesetzt. Darüber hinaus wird die Kommission eine einfache Preisvergleichsmethodik für Strom und andere konventionelle und alternative Kraftstoffe entwickeln

- **Strategie zur Schaffung eines Marktes für emissionsfreie Fahrzeuge**

Die Kommission hat einige wichtige Verbesserungen bezüglich des Verfahrens zur Messung und Kontrolle der Abgasemissionen von Fahrzeugen vorgeschlagen und bereits umgesetzt. Dies ist

eine notwendige Voraussetzung, um sicherzustellen, dass Normen etwas bewirken und die Verbraucher sich auf deren Einhaltung verlassen können. Die Kommission erarbeitet zurzeit Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die nach 2020 gelten sollen. Die Emissionen aus konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden, und der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge müssen deutlich voranschreiten. Durch ihre Einführung wird sich die Luftqualität deutlich verbessern, insbesondere in den Städten. Zusammen mit dieser Strategie leitet die Kommission eine öffentliche Konsultation im Hinblick auf die Überarbeitung des geltenden Rechtsrahmens und die Festlegung von Normen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach 2020 ein. Zur Förderung der Nutzernachfrage bemüht sich die Kommission um bessere Kundeninformationen, beispielsweise durch Überarbeitung der Richtlinie über Verbraucherinformationen zu Personenkraftwagen. Zudem will sie im Rahmen einer Änderung der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge entsprechende Anreize in die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge aufnehmen. Dies kann sich als überaus wirkungsvolles Instrument etwa bei der Einführung emissionsfreier Stadtbusse erweisen.

- **Verstärkte Maßnahmen für Lkw, Stadtbusse und Fernbusse**

Die Kommission wird ihre Arbeiten im Hinblick auf eine Reduzierung der CO₂-Emissionen von Lkw, Stadtbussen und Fernbussen beschleunigen. Auf diese Fahrzeuge entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei steigender Tendenz. Lkw, Stadtbusse und Fernbusse unterliegen zwar ähnlichen Abgasnormen wie Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und müssen diese Normen nunmehr auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen einhalten, doch bestehen für diese Fahrzeuge weder EU-weite Kraftstoffeffizienznormen, noch gibt es ein System zur Kontrolle ihrer CO₂-Emissionen. In anderen Teilen der Welt, u. a. den USA, China, Japan und Kanada, wurden bereits entsprechende Normen eingeführt und auch einige europäische Hersteller nehmen an diesen Programmen teil. Zusammen mit dieser Strategie leitet die Kommission auch eine öffentliche Konsultation in die Wege, bei der die Überwachung und Meldung von Emissionen im Vordergrund stehen und auch erste Rückmeldungen zu Normungsfragen eingeholt werden sollen.

- **Maßnahmen auf globaler Ebene**

Die EU ist entschlossen, auf die Vereinbarung eines globalen marktbasierten Mechanismus im Hinblick auf eine Reduzierung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr hinzuwirken. In Verbindung mit anderen Maßnahmen wie dem unlängst vereinbarten internationalen CO₂-Standard für neue Luftfahrzeuge soll auf diese Weise ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum des internationalen Luftverkehrs gewährleistet werden. Im Lichte der Ergebnisse der Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Herbst dieses Jahres wird die EU ihr eigenes System (die Luftfahrtkomponente des EU-Emissionshandelssystems) einer Prüfung unterziehen.

Die EU ist außerdem entschlossen, eine verbindliche weltweite Vereinbarung für die Erhebung und Meldung von Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Seeverkehr zu erzielen. Ergänzt werden muss diese durch ein internationales Übereinkommen, das ein Emissionsminderungsziel für die Schifffahrt festlegt. In der EU bestehen bereits Rechtsvorschriften, nach denen ab 2018 die Emissionen von Schiffen, die Häfen in der EU anlaufen, überwacht, gemeldet und kontrolliert

werden müssen. Im Falle des Abschlusses eines internationalen Übereinkommens kann die EU diese Rechtsvorschriften unter Umständen an ein weltweites System angleichen.

Position des BMVIT:

Am 4. November 2016 ist der im Dezember 2015 beschlossene Weltklimavertrag in Kraft getreten. Das Ziel, die globale Erwärmung langfristig auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen, stellt besonders für den Verkehrsbereich eine große Herausforderung dar.

Als einen Beitrag zur Zielerreichung hat das bmvit daher in Zusammenarbeit mit dem bmlfuw, dem bmwfw, allen neun Bundesländern sowie dem Österreichischen Städtebund und dem Österreichischen Gemeindebund in einem breit angelegten Prozess den von der österreichischen Bundesregierung durch den Ministerratsvortrag am 6. Dezember 2016 verabschiedeten Nationalen Strategierahmen „Saubere Energie im Verkehr“ erstellt.

Die im Strategierahmen enthaltenen aufeinander abgestimmten Maßnahmen und Aktivitäten zielen darauf ab, optimierte Rahmenbedingungen zu gestalten, um die mit alternativen Antriebstechnologien verbundenen Chancen für Österreichs BürgerInnen und Umwelt, Mobilität und Technologie, Energie und Industrie zu nutzen und weiter prioritär zu verfolgen.

In diesem Sinne begrüßt das bmvit auch die vorgelegte Rahmenstrategie als wichtigen Beitrag im Hinblick auf die Erreichung der Zielsetzung einer vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis zum Jahre 2050.

Beilage zu TOP 4

Für den Bundesminister:

Mag. Heinrich Knab

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Petra Farthofer

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7405

E-Mail: petra.farthofer@bmvit.gv.at