

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2019  
AUF DER GRUNDLAGE DES  
LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION  
SOWIE  
DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMES DES RATES**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION .....</b>	<b>2</b>
<b>I) Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2019 .....</b>	<b>2</b>
<b>1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2019 .....</b>	<b>2</b>
<b>2) Vollständige Umsetzung der zehn Prioritäten der Juncker-Kommission vor den Wahlen zum Europäischen Parlament.....</b>	<b>2</b>
<b>a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen .....</b>	<b>2</b>
<b>b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt .....</b>	<b>3</b>
<b>c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik.....</b>	<b>3</b>
<b>d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis .....</b>	<b>3</b>
<b>e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion.....</b>	<b>3</b>
<b>f) Eine ausgewogene und fortschrittliche Handelspolitik-Meistern der Globalisierung.....</b>	<b>4</b>
<b>g) Ein auf gegenseitigem Vertrauen basierender Raum des Rechts und der Grundrechte .....</b>	<b>4</b>
<b>h) Auf dem Weg zu einer neuen Migrationspolitik.....</b>	<b>4</b>
<b>i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne .....</b>	<b>5</b>
<b>j) Eine Union des demokratischen Wandels.....</b>	<b>5</b>
<b>3) Eine solide Zukunftsperspektive für alle Europäerinnen und Europäer .....</b>	<b>5</b>
<b>4) Bessere Rechtsetzung sowie Umsetzung und Durchsetzung des EU-Rechts.....</b>	<b>5</b>
<b>5) Schlussfolgerungen.....</b>	<b>6</b>
<b>II) Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2019 anstehende Initiativen .....</b>	<b>6</b>
<b>B) ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Jänner 2019 – Juni 2020) .....</b>	<b>25</b>
<b>1.) Einleitung.....</b>	<b>25</b>
<b>Eine Zukunft mit 27 Mitgliedstaaten .....</b>	<b>25</b>
<b>Mehrjähriger Finanzrahmen 2021-2027 .....</b>	<b>25</b>
<b>2.) Eine Union für Arbeitsplätze, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit .....</b>	<b>25</b>
<b>Wichtige Daten (Stand Dezember 2018):.....</b>	<b>27</b>

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2019  
AUF DER GRUNDLAGE DES  
LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION  
SOWIE  
DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMES DES RATES**

**A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION**

**I) Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2019**

**1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2019**

Die nächsten Monate werden für die Europäische Union entscheidend sein, da im Mai 2019 die Wahlen zum Europäischen Parlament (EP) stattfinden.

Im jährlichen Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission (EK) hat sich die EK auf die größten Herausforderungen konzentriert, wie zB die Rückkehr des Wirtschaftswachstums in Europa, Investitionen in die Arbeitsplätze der Zukunft, die Nutzung des Übergangs zu einer digitalen und CO<sub>2</sub> armen Wirtschaft, die Sicherheit gegen Terror- und Cyberangriffe oder Desinformationskampagnen und mehr Vorgehen bei der Nachhaltigkeit beim Klimawandel und dem Konkurrenzkampf um Ressourcen.

Es wurden Legislativvorschläge vorgelegt, die für einen positiven Wandel in den Bereichen der zehn Prioritäten der EK im Zeitraum von 2014-2019 erforderlich sind. Bei fast der Hälfte der Vorschläge wurde eine Einigung mit dem EP und dem Rat erzielt, weitere 20% befinden sich in einer fortgeschrittenen Phase des Gesetzgebungsverfahrens. Das vorrangige Ziel ist nun die übrigen Vorschläge in Rechtsvorschriften umzuwandeln und diese wirksam umzusetzen.

Die EK legt im diesjährigen Arbeitsprogramm nur eine begrenzte Anzahl neuer Initiativen vor, um sich auf die bereits vorliegenden Vorschläge konzentrieren zu können.

Diese Initiativen betreffen insbesondere Herausforderungen, die ein entschlossenes Vorgehen erfordern. Diese sind der Abschluss der Arbeiten im Bereich der Migration, die Stärkung der Wirtschafts- und Währungsunion, die Bewältigung der zunehmenden Spannungen im Welthandelssystem, die Behandlung des Problems der anhaltenden Gefährdung der Rechtsstaatlichkeit in einigen Mitgliedstaaten sowie das Erzielen einer Einigung mit dem Vereinigten Königreich über seinen Austritt aus der Union.

Bereits angenommene Rechtsvorschriften sollen umgesetzt werden und eine Reihe von überholten Vorschlägen und Rechtsvorschriften werden zurückgezogen oder aufgehoben. Auch soll der Fahrplan für Sibiu (Gipfel am 09. Mai 2019) weiter umgesetzt werden.

**2) Vollständige Umsetzung der zehn Prioritäten der Juncker-Kommission vor den Wahlen zum Europäischen Parlament**

**a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen**

Das Wachstum erreichte 2017 den höchsten Wert seit zehn Jahren, dennoch zeigt sich in Bezug auf Wirtschaft, soziale Situation und Haushaltslage in den Mitgliedsstaaten ein uneinheitliches Bild.

Daher muss weiterhin in die Reformen investiert werden und die fairen und ausgewogenen Vorschläge der EK für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen für die Union der 27 werden die Verwirklichung der gemeinsamen Ziele für die Union für das nächste Jahrzehnt unterstützen. Sie werden es ermöglichen, große Herausforderungen wie Jugendarbeitslosigkeit, Migration, Sicherheit, technologischen und digitalen Wandel sowie den Übergang zu einer nachhaltigeren, CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft zu bewältigen. Der Gipfel von Sibiu sollte die politische Einigung über den künftigen Haushalt bestätigen. Die EK wird eine Bestandsauf-

nahme der Fortschritte vornehmen und weitere Möglichkeiten zur Investitionsförderung (zB geplantes Programm „InvestEU“) ermitteln.

Ebenso ist eine rasche Einigung über den Vorschlag über Einweg-Kunststoffe erforderlich, um die große Menge an schädlichen Kunststoffen, die in unsere Ozeane und Meere gelangen, zu verringern und den Unternehmen einen starken Anreiz zu bieten, nach nachhaltigen und innovativen Alternativen zu suchen.

### **b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt**

Von den 30 Legislativinitiativen, die die Kommission für den digitalen Binnenmarkt vorgelegt hat, wurden 18 verabschiedet. Es ist nun äußerst wichtig, die verbleibenden Vorschläge abzuschließen, darunter jene zum Urheberrecht, zur Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation und zum Vertragsrecht.

Die Arbeit an der neuen Herausforderung der künstlichen Intelligenz wird fortgesetzt, ebenso wird ein neuer Aktionsplan vorgelegt, um gegen die Verbreitung von Online-Desinformationen in Europa vorzugehen.

Weiters soll eine Empfehlung für die Festlegung eines Formats für den Austausch von europäischen elektronischen Patientenakten ausgearbeitet werden. Im öffentlichen Gesundheitsbereich soll ein umfassender Rahmen für endokrine Disruptoren vorgelegt werden.

### **c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik**

Die Arbeiten im Hinblick auf eine Einigung über die verbleibenden Vorschläge zum Paket „Saubere Energie für alle Europäer“ werden fortgesetzt. Ebenso soll sich auf gemeinsame Regeln für den europäischen Gasmarkt geeinigt werden und neue Rechtsvorschriften zu den Strommärkten sollen fertiggestellt werden. Auch bedarf es einer Einigung über die Vorschläge im Rahmen des Mobilitätspakets „Europa in Bewegung“ sowie über die Vorschläge für ein nachhaltiges Finanzwesen.

Diese klima- und energiepolitischen Maßnahmen werden bis zum Jahr 2030 zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 45% führen.

Weiters wird die EK über den Stand der Energieunion und über die Fortschritte bei der Förderung der Kapazität der Europäischen Union als einer der führenden Akteure im Bereich Batterien Bericht erstatten.

### **d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis**

Von großer Bedeutung ist die Einigung über die noch offenen Vorschläge zu den Waren- und Dienstleistungspaketen. Die EK wird sich intensiv um eine Einigung hinsichtlich einer gemeinsamen konsolidierten Körperschaftssteuer-Bemessungsgrundlage bemühen. Ebenso bedarf es einer dringenden Einigung über die Vorschläge für eine faire und effiziente Mehrwertsteuer, über die Vorschläge zum Gesellschaftsrecht, über die Legislativvorschläge für die Neugestaltung der Rahmenbedingungen für Verbraucher, über die Vorschläge für ein europaweites privates Altersvorsorgeprodukt, für die Reform der europäischen Marktinfrastrukturen, für die Verbesserung der Finanzaufsichtsarchitektur der EU und über den Vorschlag für Unternehmensinsolvenzen.

Darüber hinaus sollte eine Einigung über andere Vorschläge zur Kapitalmarktunion erreicht werden und im Finanzsektor über die Vorschläge für eine stärkere Überwachung der Geldwäsche.

Erforderlich ist auch eine Einigung über die Einrichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und über die Vorschläge für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und für transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Die EK wird eine Mitteilung über die Beseitigung der verbleibenden Hindernisse vorlegen.

### **e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion**

Von besonderer Wichtigkeit ist die Vollendung der Kapitalmarktunion, ebenso die Umsetzung der die Vorschläge, die Teil des Fahrplans zur Vertiefung der europäischen Wirtschafts- und Währungsunion sind, einschließlich der für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen vorge-

schlagenen Instrumente. Erforderlich ist zudem eine rasche Einigung besonders über die Vorschläge zur Risikominderung im Bankensektor und über das Paket zum Abbau notleidender Kredite.

#### **f) Eine ausgewogene und fortschrittliche Handelspolitik-Meistern der Globalisierung**

Die EK wird sich für den Erhalt und die Stärkung des auf Regeln beruhenden internationalen Systems engagieren. Dies soll durch den raschen Abschluss des Wirtschaftspartnerschaftsabkommens zwischen EU und Japan gezeigt werden. Die EK wird auch darauf hinwirken, dass die Abkommen mit Japan und Vietnam rasch in Krafttreten und dass die Verhandlungen, für die eine grundsätzliche Einigung erzielt wurde (Mexiko) oder die bereits weit fortgeschritten sind (Chile und dem Mercosur) zum Abschluss gebracht werden. Auch bei anderen laufenden Verhandlungen über Freihandelsabkommen, einschließlich derjenigen mit Australien und Neuseeland, müssen möglichst große Fortschritte erzielt werden. Von großer Wichtigkeit ist ebenfalls, dass sich rasch auf den Vorschlag zur Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen geeinigt wird, die Mitgliedsstaaten den Vorschlag für ein Instrument betreffend internationales Beschaffungswesen voranbringen und die Reform der Regeln für Güter mit doppeltem Verwendungszweck verabschiedet werden.

#### **g) Ein auf gegenseitigem Vertrauen basierender Raum des Rechts und der Grundrechte**

Die Kommission strebt eine Einigung über die Vorschläge zum grenzüberschreitenden Zugang der Strafverfolgungsbehörden zu elektronischen Beweismitteln, zur Vermarktung und Verwendung von Ausgangsstoffen für Explosivstoffe, zur Verbesserung der Sicherheitsmerkmale von Personalausweisen und zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Zugangs der Strafverfolgungsbehörden zu Finanzdaten und zu ihrer Nutzung an. Ebenso sollte der Vorschlag zur Interoperabilität dieser Systeme rasch verabschiedet werden.

Die EK will dafür sorgen, dass dem Vorschlag über das Katastrophenschutzverfahren der Europäischen Union („rescEU“) zugestimmt wird.

Hinsichtlich Rechtsstaatlichkeit beabsichtigt die Kommission eine Initiative zur weiteren Stärkung des 2014 geschaffenen Rechtsstaatlichkeitsrahmens vorzulegen.

#### **h) Auf dem Weg zu einer neuen Migrationspolitik**

Zentrales Anliegen bleibt weiterhin der Migrationsdruck, eine angemessene Migrationssteuer wird für viele Jahre eine große Herausforderung bleiben.

Oberste Priorität hat nach wie vor die Einigung auf ein gut funktionierendes Gemeinsames Europäisches Asylsystem, das auf den Grundsätzen der Verantwortung und der Solidarität beruht. Fünf der sieben ursprünglichen Vorschläge zur Reform des Systems wurde vorläufig oder partiell zugestimmt, die Annahme sollte nun eingeleitet werden. Parallel dazu muss sich darauf konzentriert werden, eine Einigung über die beiden verbleibenden Vorschläge herbeizuführen (Reform des Dublin-Systems und die Asylverfahrensverordnung).

Hinsichtlich Migrationspolitik sind Stärkung von Kohärenz und Wirksamkeit unserer Rückkehrpolitik und die Verringerung der Anreize für irreguläre Migration von entscheidender Bedeutung. Die Kommission hat die hierfür erforderlichen Vorschläge vorgelegt. Ebenso wichtig ist eine rasche Einigung auf die Reform der Rückführungsrichtlinie und die Stärkung der Kapazitäten der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache.

Im Bereich legaler Migration ist es von Bedeutung künftig angemessen auf Arbeitsmarkterfordernisse und Qualifikationsdefizite zu reagieren. Daher ist es wesentlich, sich auf die überarbeitete Regelung der „Blauen Karte“ zu einigen.

### **i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne**

Die Kommission wird sich um eine Einigung über die vorgeschlagenen Finanzierungsprogramme bemühen und eine rasche Reaktion auf ihre Initiative für eine effizientere Entscheidungsfindung in der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik der EU einfordern. Sie wird auch weiterhin an der Umsetzung der Globalen Strategie für die Außen- und Sicherheitspolitik der EU arbeiten, insbesondere in Bezug auf Indien, Lateinamerika und Zentralasien. Die Umsetzung der vorgeschlagenen neuen Allianz Afrika–Europa für nachhaltige Investitionen und Arbeitsplätze wird vorangetrieben, die Umsetzung der Nachbarschaftspolitik sowohl im Osten wie auch im Süden bleibt eine zentrale Priorität und Im Zusammenhang mit der Erweiterung der EU wird die Kommission jährlich über alle Fortschritte in den Beziehungen zu allen betroffenen Partnern berichten.

Darüber hinaus wird die Kommission eine Stellungnahme zu dem Antrag von Bosnien und Herzegowina, den Status eines Beitrittskandidaten zu erhalten, prüfen und annehmen.

### **j) Eine Union des demokratischen Wandels**

Die Vorschläge für einen verbesserten Schutz der demokratischen Verfahren vor Manipulation durch Drittstaaten oder privaten Interessen muss rasch verabschiedet werden. Der Vorschlag, europäische politische Parteien zu sanktionieren, wenn personenbezogene Daten rechtswidrig genutzt werden, um das Ergebnis der Europawahlen zu beeinflussen, sollte ebenfalls prioritär verabschiedet werden.

Die EK weist in diesem Abschnitt auch auf ihren Vorschlag über die Abschaffung der jährlichen Zeitumstellung hin (siehe Kapitel II Vorrangige anhängige Vorschläge).

Die EK wird auch eine Mitteilung zur Stärkung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit in der politischen Entscheidungsfindung der EU vorlegen. Gemeinsam mit dieser Mitteilung werden die Jahresberichte über die Beziehungen zwischen der Europäischen Kommission und den nationalen Parlamenten sowie über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegt.

### **3) Eine solide Zukunftsperspektive für alle Europäerinnen und Europäer**

Ein zentrales Element stellt der Sibiu-Gipfel dar, der am 9. Mai 2019 stattfindet, nämlich sechs Wochen nach dem Brexit und zwei Wochen vor den Wahlen zum Europäischen Parlament. Die Kommission wird mit einer Reihe von Berichten und Mitteilungen mit einem Ausblick bis 2025 einen Beitrag zu den Arbeiten im Vorfeld und nach dem Gipfel von Sibiu leisten.

### **4) Bessere Rechtsetzung sowie Umsetzung und Durchsetzung des EU-Rechts**

Die EK führte eine Bestandsaufnahme ihrer Politik für eine bessere Rechtsetzung durch und wird im Frühjahr 2019 über die Ergebnisse und Erkenntnisse berichten.

In Anhang II des Arbeitsprogramms sind die wichtigsten Bewertungen und Eignungsprüfungen, einschließlich der Folgemaßnahmen zu den Stellungnahmen auf der REFIT-Plattform enthalten. Die Plattform setzt auch künftig ihre Arbeit fort. Die Kommission wird die Folgemaßnahmen zu allen früheren und neuen Stellungnahmen im Online-REFIT-Anzeiger sowie in der zweiten jährlichen Aufwandserhebung ausführlich darlegen.

Auch wird die Kommission weiterhin Gespräche mit den Mitgliedstaaten führen, um sie bei der Umsetzung des EU-Rechts zu unterstützen. Ebenso wird die Kommission weiterhin schwere Verstöße gegen das EU-Recht vorrangig behandeln und die erforderlichen Maßnahmen ergreifen.

## **5) Schlussfolgerungen**

Die Kommission wird die Arbeiten, die sie zu Beginn ihrer Amtszeit zugesagt hat, abschließen und weiterhin intensiv mit dem EP und dem Rat zusammenarbeiten, damit alle Vorschläge, die vorgelegt wurden, angenommen und umgesetzt werden.

## **II) Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2019 anstehende Initiativen**

### **I. Neue Initiativen**

#### **1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit)**

Es finden sich keine in den Bereich Verkehr fallenden Initiativen

#### **2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc (federführende Zuständigkeit des bmvit)**

Es finden sich keine in den Bereich Verkehr fallenden Initiativen

### **II. REFIT-Initiativen**

#### **1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit)**

Es finden sich keine in den Bereich Verkehr fallenden Initiativen

### **III. Vorrangige anhängige Vorschläge**

#### **1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):**

#### **Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen**

#### **Mehrjähriger Finanzrahmen**

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014**

- **Ziele:**  
Der gegenständliche Verordnungsvorschlag zielt für die Finanzperiode 2021 – 2027 auf die Schaffung des Nachfolgeinstruments (CEF 2.0) der derzeit für 2014 – 2020 geltenden „Connecting Europe“ Fazilität (CEF 1) ab.

CEF 2.0 soll Investitionen in Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales durch die Forcierung des Auf- und Ausbaus der transeuropäischen Netze (TEN) unterstützen. Dabei wird der Fokus auf Projekte mit höchstem europäischem Mehrwert gelegt, mit Priorisierung der Investitionen auf Projekte mit grenzüberschreitenden Effekten. Die allgemeine Zielsetzung der CEF beinhaltet die Entwicklung und Modernisierung der transeuropäischen Netze in den drei Bereichen, die Erleichterung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien, die Berücksichtigung der Verpflichtung zur langfristigen Dekarbonisierung, territorialer

Zusammenhalt sowie das Setzen eines Schwerpunkts auf Synergien zwischen den Sektoren.

Im Verkehrsbereich soll CEF 2.0 zur Vollendung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 beitragen. Darüber hinaus unterstützt die CEF 2.0 u.a. die Einführung europäischer Verkehrsmanagementsysteme für alle Verkehrsträger und den Übergang zu einer sauberen und vernetzten Mobilität in der EU. Durch die CEF 2.0 soll folgender Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse geleistet werden:

- effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze;
- Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität im Einklang mit den Zielen der VO (EU) Nr. 1315/2013 sowie
- die Entwicklung einer zivil-militärischen „dual-use“ Verkehrsinfrastruktur mit Blick auf eine Verbesserung der militärischen Mobilität inner- und außerhalb der EU.

Die Ausrichtung der CEF 2.0 soll gemäß der Absicht der EK von Vereinfachung und Flexibilisierung geprägt sein. Dies soll durch ein schlankeres und präziseres Programm mit besserer Abstimmung zwischen Prioritäten, förderfähigen Maßnahmen und Indikatoren erreicht werden.

Im Rahmen der CEF liegt der Schwerpunkt auf direkten Zuschüssen („grants“). Die Ko-Finanzierungsraten für den Sektor Verkehr, unabhängig vom Verkehrsträger, werden für Nicht-Kohäsionsländer („general envelope“) folgendermaßen festgelegt:

- Studien („studies“): max. 50% der förderfähigen Gesamtkosten
- Arbeiten („works“): max. 30% der förderfähigen Gesamtkosten;

Unter bestimmten Voraussetzungen kann jedoch für gewisse Maßnahmen (in Bezug auf Bauarbeiten) eine Ko-Finanzierungsrate von max. 50% der förderfähigen Gesamtkosten erreicht werden:

1. Maßnahmen bzgl. grenzüberschreitender Verbindungen („cross-border links“), unter bestimmten Voraussetzungen:

Die erhöhten Förderraten von max. 50% der förderfähigen Gesamtkosten sind nur für Maßnahmen vorgesehen, welche ein hohes Maß an Integration in Planung und Umsetzung aufweisen i.S. des Gewährungskriteriums der grenzüberschreitenden Dimension („cross-border dimension“), bspw. durch

- eine gemeinsame Projektgesellschaft („single project company“),
- einer gemeinsamen Leitungsstruktur („joint governance structure“) und eines bilateralen Rechtsrahmens („bilateral legal framework“) oder
- eines Durchführungsrechtsaktes nach Art. 47 (2) TEN-V Leitlinien [VO (EU) Nr. 1315/2013] betreffend Arbeitspläne für EU-Kernnetzkorridore.

2. Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen („actions supporting telematic applications systems“);

3. Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen („actions supporting new technologies and innovation“);

4. Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Zwecke der Sicherheit, der Gefahrenabwehr und der Grenzkontrolle entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften der EU („actions supporting improvements of infrastructure safety, security and border checks purposes, in line with relevant Union legislation“);

5. Maßnahmen in Gebieten in äußerster Randlage („actions located in outermost regions“).

- **Stand:**  
Unter dem AT VS tagte die „Friends of the Presidency“-Gruppe (FoP) zum Nachfolgeinstrument der „Connecting Europe Facility“ (CEF 2.0) 9-mal, nämlich am 5.9., 7.9., 12.9., 26.9., 3.10., 26.10., 9.11., 16.11. und 19.11.2018.

Am 23.11.2018 wurde das gegenständliche Dossier im AStV behandelt, mit dem Ziel eine partielle Allgemeine Ausrichtung am TTE-RAT zu erreichen.

Am TTE-RAT am 3.12.2018 wurde eine partielle Allgemeine Ausrichtung („partial general approach“) zur CEF 2.0 – mit überwiegender Mehrheit der MS – erreicht. RO enthielt sich der Stimme.

[Anm.: „partiell“ deshalb, da die Mitteldotierung von CEF 2.0 erst nach Annahme des Mehrjährigen EU-Finanzrahmens (MFR) 2021 – 2027 feststeht. Der MFR wird im Rat in der Ad hoc-Gruppe zum MFR behandelt und diskutiert.]

- **Österreichische Haltung:**  
Wesentliche österreichische Zielsetzung ist, dass über die CEF 2.0 im Bereich Verkehr im Mehrjährigen EU-Finanzrahmen 2021 – 2027 weiterhin EU-Mittel für österreichische Schienenprojekte in ausreichender Höhe lukriert werden können. Für den Bau von grenzüberschreitenden Schienenprojekten (z.B. BBT) gilt bisher (CEF 1) ein max. EU-Ko-Finanzierungssatz von 40% („works“) der förderfähigen Gesamtkosten. Unter CEF 2.0 wären für den Bau des BBT („works“) nun max. Förderraten von bis zu 50% der förderfähigen Gesamtkosten möglich.

Da sich Österreich mit Blick auf CEF 2.0-Verkehr einschließlich der in CEF 2.0 vordefinierten Verkehrsprojekte (Anhang Teil III) in einer guten Ausgangslage befindet, um abermals (EU-Finanzrahmen 2021 – 2027) hohe EU-Zuschüsse lukrieren zu können, wurde dieses Dossier unter österreichischer Präsidentschaft besonders forciert.

Weiters wurde aus den oben genannten Gründen im Zusammenhang mit dem MFR festgelegt, dass die CEF-Haushaltsmittel Verkehr im MFR 2021 – 2027 nicht gekürzt werden sollen.

**Fazilität „Connecting Europe“ (2014-2020): Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union (zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013) (Vorbereitungen auf den Brexit)**

**Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union**

- **Ziele:**  
Das Vereinigte Königreich ist gemäß der derzeit geltenden Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 Teil des Kernnetzkorridors „Nordsee - Mittelmeer“. Dieser Kernnetzkorridor umfasst Verbindungen zwischen Belfast, Dublin und Cork auf der irischen Insel und Verbindungen in Großbritannien von Glasgow und Edinburgh im Norden bis Folkestone und Dover im Süden. Die Abschnitte und Knotenpunkte im Vereinigten Königreich sind in Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 enthalten.

Angesichts des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der EU werden die im Vereinigten Königreich liegenden Teile der Streckenführung des Kernnetzkorridors „Nordsee - Mittelmeer“ und die in Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 enthaltenen Abschnitte und Knotenpunkte im Vereinigten Königreich hinfällig. Insbesondere werden sie ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Geltungsdauer der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 für das Vereinigte Königreich endet, keine Rechtswirkung mehr entfalten.

Aus Sicht der EK ist die Gewährleistung der Verbindung zwischen Irland und den anderen Mitgliedstaaten im Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ von entscheidender Bedeutung für laufende und künftige Infrastrukturinvestitionen sowie für Rechtsklarheit und Rechtssicherheit bei der Infrastrukturplanung.

Um zu vermeiden, dass der Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ in zwei Teile getrennt wird, die nicht miteinander verbunden sind sowie um die Anbindung von Irland an das europäische Festland zu gewährleisten, schlägt die EK vor, den Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ so anzupassen, dass er Seeverbindungen zwischen den irischen Kernnetzhäfen und den Kernnetzhäfen Belgiens und der Niederlande umfasst.

- **Stand:**  
Der Vorschlag der EU-Kommission sieht eine Anbindung an niederländische und belgische, jedoch nicht an französische Häfen vor. Frankreich sieht sich daher nicht in der Lage dem Vorschlag zuzustimmen. Es fand daher bislang keine Behandlung in der RAG statt, während die EK bilateral mit Frankreich zu einer Lösung zu gelangen versucht.
- **Österreichische Haltung:**  
Grundsätzlich erscheint eine Änderung der Verordnung sinnvoll, mangels Anbindung Österreichs im betroffenen Korridor ergeben sich für Österreich keine direkten Auswirkungen. Auf Bitte der EK hat der österreichische Vorsitz das Dossier in der RAG nicht behandelt.

**Gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungen und -besichtigungsorganisationen: Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union (zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009) (Vorbereitungen auf den Brexit)**

**Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union**

- **Ziele:**

Klassifikationsgesellschaften, sogenannte "anerkannte Organisationen", die für Seeschiffe die aufgrund internationaler Übereinkommen erforderlichen Zeugnisse ausstellen, werden in der EU regelmäßig von EK und jenem Mitgliedsstaat bewertet, der ursprünglich den Antrag auf Anerkennung gestellt hat ("Sponsorstaat"). Nach dem Austritt aus der EU wird das Vereinigte Königreich an diesen Bewertungen nicht mehr teilnehmen können. Der Vorschlag zielt daher darauf ab, auch weiterhin rechtskonforme Bewertungen durchführen zu können und den wirtschaftlichen Effekt des Austritts auf EU27- Schifffahrtsunternehmer zu minimieren.

- **Stand:**  
In der RAG Schifffahrt wurde das Dossier ausführlich behandelt und am 07.11.2018 eine Einigung im AStV erzielt. Im Verkehrsausschuss des EP ist für 10.01.2019 eine Abstimmung zur Annahme eines Berichtsentwurfs sowie zur Aufnahme von interinstitutionellen Verhandlungen geplant.
- **Österreichische Haltung:**  
Unter österreichischer Flagge werden keine unter den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Schiffe betrieben, sodass sich für Österreich aus dem Vorschlag keine unmittelbaren Auswirkungen ergeben. Im Hinblick auf die Bedeutung anerkannter Organisationen aus dem Vereinigten Königreich für den internationalen Seeverkehr erscheint die Maßnahme grundsätzlich sinnvoll.

## **Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik**

### **Paket zu Mobilität und Klimaschutz**

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt**

- **Ziele:**  
Die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 enthält die Bestimmungen, die von Unternehmen einzuhalten sind, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als dem Markt ihres eigenen Mitgliedstaats (Kabotage) betätigen wollen. Mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung soll eine weitere Öffnung der nationalen Märkte die Entwicklung des Marktes für grenzüberschreitende Linienbusdienste verstärken. Das Ziel ist auch die Emissionen aus dem Verkehr und die Überlastung der Straßen weiter zu verringern.
- **Stand:**  
Im November 2017 hat die Europäische Kommission dem Rat das zweite Mobilitätspaket vorgelegt. Einer der Legislativvorschläge ist der Vorschlag zur Änderung der VO 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt. Der Vorschlag wurde bisher erst einmal in einer RAG Landverkehr unter EE-Präsidentschaft behandelt, in der sich so gut wie alle Mitgliedsstaaten skeptisch bis ablehnend äußerten. Daher wurde dieses Dossier weder unter BG- noch und AT-Präsidentschaft behandelt. Voraussichtlich wird die RO-Präsidentschaft dieses Dossier auch nicht behandeln.

- **Österreichische Haltung:**  
Österreich beurteilt die neuen Regelungen besonders kritisch und mit dem Grundsatz der Subsidiarität nicht vereinbar. Jede weitere Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkts wird abgelehnt.

### **Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten**

- **Ziele:**  
Ziel des Richtlinien-Vorschlags der EK ist eine Aktualisierung, Konkretisierung und Ergänzung der bestehenden Richtlinie zum Kombinierten Verkehr (=KV) aus dem Jahr 1992 und damit die Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf alternative und emissionsärmere Verkehrsträger voranzutreiben. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Weißbuchs für Verkehr von 2010 und der Umsetzung des Pariser Abkommens zum Klimawandel. Konkret sollten nicht mehr anwendbare Artikel der geltenden Richtlinie aus 1992 gestrichen werden, die Definition zum Kombinierten Verkehr hinsichtlich Rechtssicherheit klarer gestaltet, die Überprüfbarkeit der Inanspruchnahme von Begünstigungen für den Kombinierten Verkehr verbessert, die Effektivität von Förderungen für den Kombinierten Verkehr erhöht sowie die Berichterstattung verbessert werden.
- **Stand:**  
Der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr wurde am 08.11.2017 von der EK veröffentlicht und dem Rat und EP zugeteilt. In der RAG Intermodales wurde der Vorschlag unter estnischer Ratspräsidentschaft am 27.11.2017 erstmals vorgestellt, unter bulgarischer Ratspräsidentschaft wurde am 18.05.2018 ein Fortschrittsbericht veröffentlicht. Das EP hat im TRAN-Ausschuss den Bericht angenommen und dieser wurde am 19.07.2018 veröffentlicht. Österreich konnte unter AT-Ratspräsidentschaft im EU-Verkehrsministerrat am 3.12.2018 eine Allgemeine Ausrichtung erzielen. Unter RO-Ratspräsidentschaft wird nunmehr mit dem Trilog fortgesetzt.
- **Österreichische Haltung:**  
Die EU-MS waren sich in den Verhandlungen zur RL 92/106/EWG darüber einig, dass es angesichts des stetig wachsenden Güterverkehrs unerlässlich ist, Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten negativen externen Effekte, wie CO<sub>2</sub>-Belastung im Sinne der Pariser Klimaziele zu setzen und den KV zu stärken. Durch die Allgemeine Ausrichtung des Rates können weiterhin geeignete Bedingungen für ein Wachstum des KV und somit für Verkehrsverlagerung geschaffen werden.

### **Paket „Europa in Bewegung“**

### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

- **Ziele:**  
Der Entwurf der VO zielt auf eine Beschleunigung der Umsetzung von Projekten des TEN-T Netzes ab. Als Instrumente dazu soll unter anderem eine Bündelung von Be-

hördenverfahren sowie Vereinheitlichungen bei der Vergabe von Leistungen grenzüberschreitender Projekte dienen. Es werden Fristen für die Abwicklung der Genehmigungsverfahren durch die Behörden vorgegeben.

- **Stand:**  
Die Kommission legte den Vorschlag der Verordnung im Mai 2018 vor. Im Rahmen der österreichischen Präsidentschaft wurden dazu zwei Ratsarbeitsgruppen abgehalten, ein Kompromissvorschlag erarbeitet und vom Rat dazu ein Fortschrittsbericht zur Kenntnis genommen.  
Von Seiten mehrerer MS wurden gravierende Bedenken gegen den Vorschlag der EK in Bezug der Verletzung des Subsidiaritätsprinzips vorgebracht. Ein Kompromissvorschlag der Präsidentschaft versuchte die aufgezeigten Maßnahmen nicht als Verpflichtung sondern als Möglichkeit für die Mitgliedsstaaten darzustellen. Dies wurde von vielen MS als Schritt in die richtige Richtung, aber noch nicht als ausreichender Schritt beurteilt
- **Österreichische Haltung:**  
Die Initiative und der Vorschlag der Kommission werden grundsätzlich begrüßt. Der Vorschlag erfordert gegenüber der derzeitigen rechtlichen Situation Anpassungen im nationalen Recht. Dazu laufen in Österreich ohnedies Bestrebungen. Im österreichischen Regierungsübereinkommen sind auch entsprechende Zielsetzungen einer Verfahrensvereinfachung enthalten.

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU**

- **Ziele:**  
Der Vorschlag ist Teil des dritten Mobilitätspakets „Europa in Bewegung“ und soll die bisher geltende RL 2010/65/EU über Meldeformalitäten in Seehäfen ersetzen. Die Initiative bezweckt eine verbesserte Harmonisierung der Meldeformalitäten für Schiffe, die EU-Häfen anlaufen oder verlassen.
- **Stand:**  
Der TRAN-Ausschuss hat seinen Berichtsentwurf am 15.10.2018 vorgelegt. Beim TTE-Rat am 03.12.2018 wurde eine allgemeine Ausrichtung angenommen. Die rumänische Präsidentschaft wird die Trilogverhandlungen mit dem EP aufnehmen.
- **Österreichische Haltung:**  
Österreich als Binnenland ohne eigene Seeschiffahrtsflotte ist von den vorgeschlagenen Maßnahmen nur indirekt betroffen. Unbeschadet dessen ist eine Straffung der Verwaltungsabläufe in den europäischen Seehäfen aus Sicht der verladenden Wirtschaft grundsätzlich positiv zu bewerten.

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über elektronische Frachtbeförderungsinformationen**

- **Ziele:**  
Das allgemeine Ziel des Vorschlags ist die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Nutzung der Übertragung digitaler Frachtbeförderungsinformationen, womit ein Beitrag zu einer größeren Effizienz des Beförderungssektors geleistet werden soll.

- **Stand:**  
Der Vorschlag wurde in der Sitzung der Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" vom 25. Juni 2018 erstmalig vorgestellt.  
Unter österreichischem Vorsitz wurden die Folgenabschätzung und die Artikel des Vorschlags von dieser Gruppe am 4. und am 11. Juli 2018 geprüft und Stellungnahmen der MS eingeholt.  
Die bei der Prüfung des Verordnungsvorschlags erzielten Fortschritte wurden am 16. November 2018 in einem Fortschrittsbericht festgehalten.
- **Österreichische Haltung:**  
Der vorliegende Vorschlag und sein Hauptziel zur Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Nutzung und Akzeptanz digitaler Frachtbeförderungsinformationen wird von AT grundsätzlich befürwortet (insbesondere hinsichtlich der Ziele zur Digitalisierung im Rahmen des aktuellen Regierungsprogramms).  
Einige Detailfragen sollten aus Sicht von AT noch geklärt werden. Insbesondere empfindet AT die zahlreichen Möglichkeiten im Verordnungsentwurf, delegierte Rechtsakte durch die EK zur Ergänzung der Verordnung zu erlassen, äußerst kritisch. Der Anwendungsbereich dieser Bestimmungen ist zu weit gestaltet und sollte präzisiert werden, um den MS eine bessere Beurteilung der Gesamtauswirkungen des Vorschlags einschließlich der finanziellen Auswirkungen zu ermöglichen.

### **Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr**

- **Ziele:**  
Die RL 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr gewährleistet die Markttöffnung für die Nutzung von gemieteten Güterkraftfahrzeugen im Binnenmarkt auf einem niedrigen Niveau. Die RL sieht derzeit nationalstaatliche Beschränkungsmöglichkeiten für den Werkverkehr vor. Mit den vorgeschlagenen Änderungen zur RL 2006/1/EG soll es für Transportunternehmen, die in einem MS gemeldet sind, möglich sein, Güterkraftfahrzeuge aus einem anderen MS für einen bestimmten Zeitraum anzumieten, um vorläufigen oder saisonalen Nachfragesteigerungen nachkommen zu können. Dies soll auch für den Werkverkehr gelten. Der hierbei erlaubte Zeitraum soll nationalrechtlich bestimmt werden, um steuerrechtliche Verzerrungen aufgrund der verschiedenen einschlägigen Steuersätze in den MS zu vermeiden. Er soll jedoch mindestens vier Monate betragen. Ein Mindestzeitraum sei notwendig, um es Betreibern zu ermöglichen, tatsächlich vorhandenen Mehrbedarf zu decken.
- **Stand:**  
Am 31. Mai 2017 hat die Europäische Kommission das sogenannte erste Mobilitätspaket vorgelegt, welches aus einer Reihe von Legislativvorschlägen bestand, unter anderem auch aus dem oben genannten. Nach Behandlung unter EE und BG Präsidentschaft konnte am Verkehrsministerrat am 7. Juni 2018 keine allgemeine Ausrichtung erzielt werden; es wurde ein Sachstandsbericht angenommen.
- **Österreichische Haltung:**  
Österreich hat sich von Anfang an gegen diesen Vorschlag ausgesprochen, da die grundsätzlichen Zielsetzungen des Vorschlags – Anmietung von Kraftfahrzeugen ohne

Fahrer nicht nur im Herkunftsstaat des anmietenden Unternehmens, sondern in irgendeinem MS–nicht nachvollziehbar ist.

Es wird de facto eine Überprüfung, ob diese Fahrzeuge in ihrem Herkunftsstaat ordnungsgemäß zugelassen bzw. in Verkehr gebracht wurden, verunmöglicht. Ebenso können sich negative Auswirkungen bei der Verfolgung von Verkehrsdelikten ergeben, da das Fahrzeug nicht dem Unternehmen zuzurechnen ist, auf das es zugelassen ist, sondern dem Unternehmen, das es gerade gemietet hat.

Auch stellt der Vorschlag eine Umgehung von Wettbewerbsbestimmungen dar, wie beispielsweise eine deutliche Erschwerung der Kontrollierbarkeit der Kabotagebestimmungen, die Möglichkeit der Verwendung von Fahrzeugen, die nicht den nationalen Zulassungsvorschriften entsprechen oder die Regelung, dass Mitgliedsstaaten die Richtlinie gar nicht anwenden müssen, wenn sie meinen, dass weniger strenge Bedingungen genügen. Darüber hinaus ist es den Kontrollorganen kaum möglich, bei einer Straßenkontrolle festzustellen, ob eine allenfalls angedachte bzw. vorgeschlagene Höchstanzahl an Fahrzeugen eingehalten oder bereits überschritten ist.

### **Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge**

- Ziele:

Die Richtlinie 1999/62/EG bildet den Rechtsrahmen für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch Lastkraftwagen (Lkw). Mit der Richtlinie sind die für Lkw geltenden Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuern sowie die Modalitäten der Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren festgelegt worden.

Ziele des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG sind insbesondere:

- Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Busse, Kleinbusse, Kleintransporter und Pkw,
- Verpflichtende Einführung auch von Ein-Tages- und Ein-Wochen-Vignetten (lt. EP)
- Auslaufen der zeitabhängigen Benutzungsgebühren (lt. EK: Vignetten für Busse, Kleinbusse, Kleintransporter und Pkw sollen nur noch bis Ende 2027 möglich sein; lt. EP: kein verpflichtendes Auslaufen der Vignette für Pkw), Verpflichtung zu fahrleistungsabhängigen Mautsystemen (außer für Pkw, lt. EP),
- Differenzierung der Maut- und Benutzungsgebühren in Abhängigkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- Möglichkeit zur Erhebung von Staugebühren in Form von Zuschlägen,
- Möglichkeit zur Erhebung von Querfinanzierungszuschlägen auch außerhalb von Bergregionen (lt. EP sollen in Bergregionen zudem auch weitaus höhere Zuschläge als bisher möglich sein),
- mehr Transparenz bei der Verwendung der Einnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren und hinsichtlich des Zustands der Infrastruktur,
- Ersatz der derzeitigen Höchstwerte für Gebühren zur Anlastung verkehrsbedingter externer Kosten durch Referenzwerte (lt. EK) bzw. Mindestwerte (lt. EP)
- Außerdem wird im Rahmen eines gesonderten Vorschlags vorgeschlagen, die Mindestsätze der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge innerhalb von fünf Jahren schrittweise auf null zu senken.

- Stand:

Am 31. Mai 2017 legte die EK das sogenannte erste Mobilitätspaket vor, welches auch den genannten Legislativvorschlag enthält. Der Vorschlag wurde in mehreren Sitzungen der Ratsarbeitsgruppe Landverkehr - zum Teil sehr kontroversiell – diskutiert und schließlich bei der Tagung des EU-Verkehrsmisterrates am 5. Dezember 2017 im Rahmen einer Orientierungsaussprache behandelt.

Am 7. Juni 2018 veröffentlichte der federführende Ausschuss für Verkehr und Tourismus des EP zum gegenständlichen Vorschlag seinen Bericht für das Plenum. Am 25. Oktober 2018 wurde der Kommissionsvorschlag mit Änderungsanträgen im Plenum des EP in erster Lesung angenommen.

- **Österreichische Haltung:**  
Der Vorschlag der Kommission sowie die Position des EP enthalten einige positive Elemente, wie die Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, den Ersatz der Höchstwerte für die Anlastung externer Kosten durch Referenzwerte bzw. Mindestwerte, die Verpflichtung für alle Mitgliedstaaten zur Einhebung externer Kosten auf umweltbelasteten Strecken lt. EK bzw. auf allen bemauteuten Strecken lt. EP, die Möglichkeit der Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen auch außerhalb von Bergregionen mit der Möglichkeit der gleichzeitigen Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen und Gebühren für externe Kosten (lt. EK) sowie die zusätzliche Möglichkeit der Einhebung von höheren Querfinanzierungszuschlägen in Bergregionen als bisher (lt. EP). Es sind aber auch zahlreiche Bestimmungen vorgesehen, die seitens Österreichs nicht akzeptiert werden können, wie insbesondere jene, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Fahrzeuge bis 3,5 t hzG ausgedehnt wird und dass Vignettensysteme für Busse, Kleinbusse und Kleintransporter und möglicherweise auch Pkw ab 2028 durch eine verpflichtende fahrleistungsabhängige Bemauteung abgelöst werden sollen. Vor allem in Bezug auf Pkw, sollte es jedenfalls wie bisher der Subsidiarität der Mitgliedsstaaten unterliegen, ob und in welcher Art und Weise der Pkw als Individualverkehr besteuert wird. Siehe hierzu auch den vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 05.07.2017 formulierten Subsidiaritätsvorbehalt.

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor**

- **Ziele:**  
Aufgrund des mobilen Charakters des europäischen Güterverkehrssektors ist dieser aus den allgemeinen Entsendebestimmungen ausgenommen. Daher schlug die EK eine RL vor, die für Berufskraftfahrer eine Ausnahme von drei Tagen von den Entlohnungs- und Urlaubsvorschriften der allgemeinen Entsenderichtlinie vorsieht. Mit den vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen soll der Vollzug erleichtert werden und eine Verbesserung der Arbeitsstrukturen der Arbeiter stattfinden. Für die Entsendung sollen spezifische Kriterien und Vollzugsmechanismen eingeführt werden
- **Stand:**  
Am 31. Mai 2017 hat die Europäische Kommission dem Rat das sogenannte Mobilitätspaket vorgelegt, welches aus einer Reihe von Legislativvorschlägen bestand, unter anderem auch aus dem oben genannten. Dieser Vorschlag wurde unter EE-Präsidentschaft und BG-Präsidentschaft weiter behandelt.

Da es große Divergenzen unter den Mitgliedsstaaten hinsichtlich des auszunehmenden Zeitraums gab, wurde unter AT-Präsidentschaft ein Systemwechsel vorgeschlagen: Für im internationalen Verkehr tätige LKW-Fahrer gilt bereits ab dem ersten Tag sowohl für grenzüberschreitende Fahrten als auch für Kabotage das Lohn- und Urlaubsschema des Aufnahmemitgliedstaates. Rein bilaterale Fahrten (direkt vom Staat der Niederlassung in einen anderen Staat) sowie Transitfahrten sind von der Entsenderichtlinie ausgenommen. Zudem sollen eine bestimmte Anzahl an zusätzlichen Operationen stattfinden können, ohne dass der Fahrer unter das Entsenderegime fällt. Bei der Tagung des Verkehrsministerrates am 3. Dezember 2018 konnte unter AT-Präsidentschaft eine Allgemeine Ausrichtung erreicht werden: Bilaterale Fahrten und Transitfahrten sind von den Entsenderegeln ausgenommen. Sobald Fahrzeuge mit dem Smart Tachograph der Version 2 ausgestattet sind, dürfen im Rahmen einer solchen bilateralen Fahrt insgesamt zwei zusätzliche Operationen (1 bei der Hinfahrt, 1 bei der Rückfahrt – oder keine zusätzliche bei der Hinfahrt, dafür 2 bei der Rückfahrt) durchgeführt werden, ohne dass die Entsenderegeln zur Anwendung kommen.

Sobald im Europäischen Parlament der diesbezügliche Bericht angenommen wird, können Trilogverhandlungen unter RO-Präsidentschaft beginnen.

- **Österreichische Haltung:**  
Die am Verkehrsministerrat am 3. Dezember 2018 erzielte Allgemeine Ausrichtung stellt für Österreich einen ausgewogenen Kompromiss im Zusammenhang mit dem weiteren Dossier der sozialen und Marktsäule des Mobilitätspaket I dar.

Grundsätzlich setzt sich Österreich weiterhin im Sinne der Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping für möglichst geringe Ausnahmen vom Entsenderegime und somit für EU-weit faire Entlohnung für Berufskraftfahrer ein.

**Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern**

- **Ziele:**  
Die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zum Zwecke der Gewährleistung gleicher Bedingungen für die Straßenverkehrsunternehmen sowie angemessenen Arbeitsbedingungen ist eine Folgemaßnahme zu einer im Jahr 2016 abgeschlossenen Bewertung.

Die Ziele der VO (EG) Nr. 561/2006 bestehen in der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch weniger Übermüdung der FahrerInnen und der Bekämpfung und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Marktteilnehmern und in der Verbesserung der Arbeitsbedingungen der FahrerInnen. Mittels der VO-Ziele soll zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beigetragen werden. Ergänzend werden in VO 165/2014 Vorschriften zur Benützung von Fahrtenschreibern zur Überprüfung der Einhaltung der vor-gegebenen Zeiten festgelegt.

- **Stand:**  
Am 31. Mai 2017 hat die Europäische Kommission dem Rat das sogenannte erste Mobilitätspaket vorgelegt, welches aus einer Reihe von Legislativvorschlägen bestand, unter anderem auch aus dem oben genannten. Dieser Vorschlag wurde unter EE-Präsidentschaft und BG-Präsidentschaft weiter behandelt. Bei der Tagung des Verkehrsministerrates am 3. Dezember 2018 konnte unter AT-Präsidentschaft eine Allgemeine Ausrichtung erreicht werden.

Bei den Lenk- und Ruhezeiten sind als wesentliche Neuerung und klare Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen des Fahrers folgende Aspekte zu nennen:

- zum einen wird erstmals festgeschrieben, dass der Fahrer alle 4 Wochen bzw. sogar alle 3 Wochen (wenn 2 verkürzte wöchentliche Ruhezeiten hintereinander konsumiert werden) nach Hause zurückkehren muss (also an Unternehmenssitz/Niederlassung des Unternehmens oder Wohnort im Sitzstaat).
- Mitgliedstaaten dürfen regeln, dass für Fahrer, die im rein nationalen Verkehr eingesetzt sind, auf eine kurze Ruhezeit immer eine lange Ruhezeit folgen muss.
- Darüber hinaus gibt es ein absolutes Verbot, in der LKW-Kabine die reguläre Wochenendruhezeit zu verbringen.

Beim Fahrtenschreiber konnten u.a. folgende wesentliche Verbesserungen erreicht werden:

- Der Zeitpunkt für die Nachrüstung von allen im internationalen Verkehr eingesetzten Lkw mit dem intelligenten Fahrtenschreiber wurde erheblich vorgezogen werden (von 2034 auf 2024). Laut den geltenden Rechtsvorschriften sind neue Fahrzeuge ab Juni 2019 mit der ersten Version des intelligenten Fahrtenschreibers auszurüsten. Diese Verpflichtung bleibt unverändert bestehen.
- Sobald die neue Software für die Version 2 auf dem Markt ist, wird diese Version 1 des intelligenten Fahrtenschreibers mittels eines software-updates erweitert, damit Grenzübertritte sowie bestimmte Aktivitäten des Fahrers (zB Anhalten, Abladen) automatisch registriert werden.
- Ab 2022 werden nur mehr Fahrzeuge neu zugelassen, die bereit diese Version 2 des smarten Tachographen haben.
- Neue Fahrerkarten werden zum Zweck der besseren Kontrolle einen Zeitraum von 56 Tagen aufzeichnen können.

Sobald im Europäischen Parlament der diesbezügliche Bericht angenommen wird, können Trilogverhandlungen unter RO-Präsidentschaft beginnen.

- **Österreichische Haltung:**  
Österreich begrüßt die Allgemeine Ausrichtung, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sowie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für LenkerInnen. Ebenfalls begrüßt werden die massiven Verbesserungen beim Fahrtenschreiber, die zu einer signifikant besseren Kontrollierbarkeit der Regeln im europäischen Güterverkehrsmarkt führen.

**Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor**

- **Ziele:**

Die VO 1071/2009 regelt die Zulassung zum Beruf von Kraftverkehrsunternehmen. Die Verordnung definiert Vorschriften für Unternehmen, die im Geschäftsbereich des Personen- oder Güterkraftverkehrs (d. h. Transport von Gütern über Straßen) aktiv werden wollen. Sie findet auf alle Unternehmen Anwendung, die in der EU gegründet wurden und die im gewerblichen (gegen Entgelt) Personen- oder Güterkraftverkehr aktiv sind.

Die VO 1072/2009 regelt den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sowie Kabotagetätigkeiten. Sie enthält die Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als ihrem eigenen Markt (Kabotage) betätigen wollen. Sie umfasst Bestimmungen in Bezug auf die Dokumente, die diesen Unternehmen vom MS der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) sowie Fahrern aus Drittländern (Fahrerbescheinigung) auszustellen sind.

Ziel des Vorschlags ist es, stärker harmonisierte Markt- und Berufszugangsvoraussetzungen in der Europäischen Union zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden, sowie die identifizierten Mängel der Rechtsvorschriften und ihrer Durchsetzung zu beheben.
- **Stand:**

Am 31. Mai 2017 hat die Europäische Kommission dem Rat das sogenannte erste Mobilitätspaket vorgelegt, welches aus einer Reihe von Legislativvorschlägen bestand, unter anderem auch aus dem oben genannten. Dieser Vorschlag wurde unter EE-Präsidentschaft und BG-Präsidentschaft weiter behandelt. Bei der Tagung des Verkehrsministerrates am 3. Dezember 2018 konnte unter AT-Präsidentschaft eine Allgemein Ausrichtung erreicht werden.

  - Bei der Kabotage (also der Transporttätigkeit eines Unternehmens in einem Mitgliedstaat, in dem es nicht ansässig ist) wird die derzeitige Regel von höchstens 3 Kabotageoperationen in 7 Tagen beibehalten. Zur Bekämpfung von Missbrauch in Form von systematischer Kabotage wird eine „cooling off“ Periode von 5 Tagen nach der letzten dieser drei Kabotagefahrten eingeführt, bevor mit demselben Fahrzeug weitere Kabotagefahrten im selben Mitgliedsstaat ausgeführt werden dürfen.
  - Der Anwendungsbereich dieser Verordnung (VO) wurde ebenso auf leichte Nutzfahrzeuge (3,5 to) ausgedehnt wie jener der VO über den Berufszugang;
  - Darüber hinaus wurden die Zugangsvoraussetzungen deutlich erweitert und klarer gefasst, um Briefkastenfirmen entgegen zu wirken. Dazu zählt etwa die Verpflichtung, bestimmte Büroräume, Parkplätze und Firmenaktivitäten nachzuweisen oder einen Transportmanager einzurichten, der vor Ort tätig sein muss.

Sobald im Europäischen Parlament der diesbezügliche Bericht angenommen wird, können Trilogverhandlungen unter RO-Präsidentschaft beginnen.
- **Österreichische Haltung:**

Betreffend VO 1071/2009 (Zulassung zum Beruf von Kraftverkehrsunternehmen) begrüßt Österreich die Allgemeine Ausrichtung insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Kriterien der Niederlassung zur Bekämpfung von Briefkastenfirmen sowie der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf leichte Nutzfahrzeuge.

Bei der VO 1072/2009 (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sowie Kabotagetätigkeiten) wird die Beibehaltung der Kabotageregelung sowie der zusätzliche cooling-off Zeitraum von 5 Tagen sehr begrüßt.

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (Neufassung)  
(Text von Bedeutung für den EWR)**

- Ziele:  
Die Richtlinie 2004/52/EG regelt die Voraussetzungen für die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme in der EU. Die EU ist in dieser Hinsicht bestrebt, eine schrittweise Zusammenführung der elektronischen Mautsysteme zu entwickeln und einen angemessenen Grad der Interoperabilität auf europäischer Ebene zu erreichen, indem sie etwa festlegt, welche Technologien für elektronische Mautsysteme eingesetzt werden dürfen.  
Der gegenständliche Änderungsvorschlag (2017/0128 (COD)) sieht neben dem Ziel, Fortschritte bei der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme im Wege einer stärkeren Verbreitung des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EETS) zu erzielen, insbesondere auch die Möglichkeit für einen grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über nicht bezahlte Straßenbenutzungsgebühren vor.
- Stand:  
Der TTE-Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat in seiner Sitzung am 7. Juni 2018 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt. Im Anschluss konnte unter österreichischem Ratsvorsitz im Rahmen der dritten Trilogsitzung am 20. November 2018 eine vorläufige Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt werden. Eine formelle Annahme der erzielten Einigung im Plenum des Europäischen Parlaments sowie im Rat der Europäischen Union ist im 1. Quartal 2019 zu erwarten.
- Österreichische Haltung:  
Die grundlegende Intention des Änderungsvorschlags, Fortschritte bei der Interoperabilität nationaler elektronischer Mautsysteme im Wege einer stärkeren Verbreitung des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EETS) zu erzielen, wird grundsätzlich sehr begrüßt, ebenso die Schaffung einer Möglichkeit für einen grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über nicht bezahlte Straßenbenutzungsgebühren.

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Abschaffung der jahreszeitlich bedingten Zeitumstellung und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/84/EG**

- Ziele:  
Ziel dieses Vorschlages ist die Abschaffung der halbjährlichen Zeitumstellung in Europa. Daran knüpft unmittelbar die Frage nach der danach in den MS ganzjährig geltenden Standardzeit an (Kompetenz der MS – Subsidiarität).
- Stand:  
Der Wunsch nach einer Diskussion über die allfällige Abschaffung der Zeitumstellung wurde auf europäischer Ebene in den letzten Jahren öfters formuliert (teils seitens mancher MS – allen voran von FI und LT - teils seitens des EP, vor allem durch seine Aufforderung der EK, die derzeit geltende halbjährliche Zeitumstellung abzuschaffen

und eine Änderung der Rechtsgrundlage vorzuschlagen). Nachdem von der EK diesbezüglich erst am 13.09.2018 ein konkreter Vorschlag vorgelegt wurde, hat man diesen unter österreichischem Vorsitz umfassend diskutiert (in mehreren Sitzungen der RAG Land Verkehr und am Informellen Verkehrsministerrat in Graz am 29.10.2018). Die ursprünglich vorgesehene Umsetzungsfrist (1. April 2019) wurde von den MS mehrheitlich als für zu kurz befunden und daher wurde stattdessen der 1. April 2021 als Presidency Compromise vorgeschlagen. Am letzten TTE-Rat (am 03.12.2018) wurde hierzu ein Fortschrittsbericht beschlossen.

- **Österreichische Haltung:**  
Österreich hat bereits am TTE-Rat im letzten Juni (07.06.2018) den finnischen Vorstoß unterstützt, von der EK eine Information zum Sachstand rund um mögliche Änderungen der Richtlinie 2000/84/EG zur Regelung der Sommerzeit zu fordern. Von der EK wurde anschließend eine Online-Umfrage (vom 4. Juli bis zum 16. August 2018) zu dem Thema durchgeführt. Das Abstimmungsergebnis dieser bisher erfolgreichsten öffentlichen Konsultation der EK war eindeutig: 84% der 4,7 Millionen TeilnehmerInnen stimmten für die Abschaffung. Die daran anknüpfenden Diskussionen im Rahmen der österreichischen Ratspräsidentschaft haben jedoch gezeigt, dass vor allem eine koordinierte sowie harmonisierte Vorgangsweise zwischen den MS in dieser Frage essentiell ist, um eine zeitliche Zersplitterung des Binnenmarktes (in mehr als die bisher 3 existierenden Zeitzonen) zu vermeiden und einen gewissen Grad an Synchronisierung (vor allem zwischen Nachbarländern) aufrecht zu erhalten. Denn die größten Bedenken bestanden hinsichtlich der Gefahr eines übereilten Beschlusses mit dem Risiko, dass es in Europa zu einem „Zeit-Fleckerlteppich“ kommt. Der österreichische Ratsvorsitz hat diesen Bedenken insofern Rechnung getragen, als vorgeschlagen wurde, die Frist zur Umsetzung auf 2021 auszudehnen und einen institutionalisierten Koordinationsprozesses auf europäischer Ebene einzurichten.

## **Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis**

### **Ergänzendes Schutzzertifikat für Arzneimittel**

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 469/2009 über das ergänzende Schutzzertifikat für Arzneimittel**

- **Ziele:**  
Das Ziel ist es, einen gerechten Ausgleich zwischen dem Schutzbedürfnis der innovativen pharmazeutischen Industrie einerseits, und der erleichterten Generikaherstellung andererseits zu erreichen.
- **Stand:**  
Das diesem Vorschlag zugrunde liegende Dokument wurde noch unter Österreichischer Präsidentschaft in Kooperation mit den rumänischen KollegInnen verfasst und in der ersten Ratsarbeitsgruppe unter rumänischer Präsidentschaft am 8. Jänner 2019 diskutiert.
- **Österreichische Haltung:**  
Es wurde keine offizielle AT-Position festgelegt.

## **Rechtsvorschriften der EU über die Typgenehmigung im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union (Vorbereitungen auf den Brexit)**

### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Ergänzung der Rechtsvorschriften der EU über die Typgenehmigung im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union**

- **Ziele:**  
Die vom Vereinigten Königreich erteilten EU-Typgenehmigungen für Fahrzeuge, deren Bauteile sowie Non-Road-Motoren werden mit dem Inkrafttreten des Brexit ungültig. Diese Fahrzeuge, Bauteile und Motoren mit UK-Typgenehmigung dürfen daher ab diesem Tag nicht mehr auf dem EU27-Markt bereitgestellt werden. Gemäß geltendem Typgenehmigungsrecht darf der Hersteller keinen Antrag auf eine neue Typgenehmigung in einem anderen Mitgliedstaat stellen. Mit dem Vorschlag wird es den Herstellern bis zum Inkrafttreten des Austritts gestattet, einen Antrag auf Neugenehmigung in einem der EU27-Staaten zu stellen. Dafür dürfen die gleichen technischen Vorschriften angewendet werden wie bei der ursprünglichen Erteilung der UK-Typgenehmigung. Zudem dürfen die Prüfberichte weiter verwendet werden, die vorher schon für die UK-Typgenehmigung verwendet wurden. Mit der Neuerteilung der EU-Typgenehmigung gehen die Verpflichtungen der Typgenehmigungsbehörde auf die neue EU27-Typgenehmigungsbehörde über (Überwachung der Produktion, Einhaltung der Vorschriften für die Serienproduktion, Marktüberwachung samt eventueller Anordnung von Rückrufen, etc.). Fahrzeuge, Bauteile und Non-Road-Motoren, die vor dem Gültigwerden der neuen EU27-Typgenehmigung gefertigt wurden, dürfen weiterhin auf dem EU27-Markt bereitgestellt werden.
- **Stand:**  
Der Vorschlag wurde in 5 Sitzungen der RAG Technische Harmonisierung Kfz behandelt. Am 27.11.2018 konnte eine Einigung im Trilog erzielt werden. Das EP hat den Kompromissvorschlag in erster Lesung am 11.12.2018 im Plenum angenommen, sodass ein Inkrafttreten im Jänner 2019 wahrscheinlich ist.
- **Österreichische Haltung:**  
Österreich hat den Vorschlag unter seinem Vorsitz in der RAG zügig behandelt und sich für eine rasche Verabschiedung eingesetzt. Das erreichte Ergebnis erscheint aus österreichischer Sicht sinnvoll und geeignet der Problematik zu begegnen.

## **2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc**

### **Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen**

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Aufstellung des Weltraumprogramms der Union und der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 912/2010, (EU) Nr. 1285/2013 und (EU) Nr. 377/2014 sowie des Beschlusses Nr. 541/2014/EU**

- **Ziele:**  
Der am 06.06.2018 von der Europäische Kommission vorgelegte Vorschlag für das Weltraumprogramm zielt darauf ab, die Kontinuität und Weiterentwicklung des EU-Satellitennavigationssystems (Galileo und EGNOS) und des EU-

Erdbeobachtungssystem (Copernicus) sicherzustellen, hochwertige Daten und Services bereitzustellen und deren breite Anwendung zu fördern sowie die Rolle Europas im Weltraumbereich weiter zu stärken. Darüber hinaus soll das Programm zwei neue Bereiche beinhalten – die Weltraumlageerfassung (Space Situational Awareness, SSA) sowie eine sichere Satellitenkommunikation für Sicherheitsakteure (Govsatcom). Für den Zeitraum 2021–2027 sieht der EK-Vorschlag eine Mittelausstattung in Höhe von 16 Mrd. Euro vor; davon entfallen 9,7 Mrd. Euro auf Galileo und EGNOS, 5,8 Mrd. Euro auf Copernicus und 0,5 Mrd. Euro auf SSA/GOVSATCOM.

- **Stand:**  
Unter österreichischem Vorsitz wurde eine Einigung über eine partielle Ratsposition und damit das Mandat für den Beginn der Trilogverhandlungen erzielt. Diese Verhandlungen beginnen voraussichtlich am 14.01.2019.
- **Österreichische Haltung:**  
Aufgrund der anstehenden EP-Wahlen im Mai 2019 unterstützt Österreich einen raschen Abschluss der Trilogverhandlungen

## **Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt**

### **Durchführung und Funktionsweise der Domäne oberster Stufe „.eu“**

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Durchführung und Funktionsweise der Domäne oberster Stufe „.eu“ sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 733/2002 und der Verordnung (EG) Nr. 874/2004 der Kommission**

- **Ziele:**
  - Aufhebung überholter rechtlicher und administrativer Anforderungen und Gewährleistung, dass der neue Rechtsrahmen zukunftsfähig ist und die Anpassung der TLD „.eu“ an die raschen Veränderungen auf dem Markt der Domänen oberster Stufe und im dynamischen digitalen Umfeld ermöglicht;
  - Gewährleistung einer Führungsstruktur, die sowohl in technischer Hinsicht, als auch auf der Ebene der Governance die bewährten Verfahren widerspiegelt und dem öffentlichen Interesse der EU dient (Aufsicht durch EK und „.eu“-Multi-Stakeholder-Beirat);
  - Lockerung der geltenden Registrierungs Voraussetzungen für „.eu“-Domänennamen, damit Unionsbürger „.eu“-Domänennamen unabhängig von ihrem Wohnort registrieren lassen können;
  - Aufhebung der strikten Verbote in Bezug auf die vertikale Trennung (Registrierung auch direkt über Register möglich, ohne Zwischenschaltung einer Registrierungsstelle).
- **Stand:**  
Die Europäische Kommission hat am 26.04.2018 ihren Vorschlag vorgelegt. Der österreichische Vorsitz begann die technischen Sitzungen Ende November und es gelang eine Einigung mit dem EP in einem einzigen Trilog am 05.12.2018. Die Billigung des endgültigen Kompromisstextes durch den AStV fand am 19.12.2018 statt. Die formalen Endabstimmungen werden im 1. Quartal 2019 erfolgen.

- Österreichische Haltung:  
Österreich begrüßt diesen Vorschlag

## **Achtung des Privatlebens und Schutz personenbezogener Daten in der elektronischen Kommunikation**

### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES 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)**

- Ziele:  
Der derzeit gültige Telekomrechtsrahmen besteht aus fünf RL, von denen vier (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigungs- und Universaldienst-RL) mit dem Vorschlag über den Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation in eine einzige RL zusammengeführt wurden.  
Die fünfte RL – die e-Datenschutz-RL (2002/58/EG) – soll ebenfalls überarbeitet bzw. an die neueren, strengeren Bestimmungen der DSGVO angepasst und in eine VO umgewandelt werden. Der Vorschlag zur e-Privacy-VO ist Teil der Strategie für den digitalen Binnenmarkt und zielt darauf ab, die Sicherheit des digitalen Binnenmarktes zu erhöhen und das Vertrauen in diesen zu stärken.

#### Ziele der VO (aus Sicht der EK):

- Anpassung an die DSGVO
  - Ausweitung der Datenschutzregeln auf „neue“ Marktteilnehmer (z.B. WhatsApp, FB-Messenger, Skype); dadurch sollen gleiche Wettbewerbsbedingungen („level playing field“) im Verhältnis zu den traditionellen Telekom-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;
  - einfachere Regeln betreffend Cookies; Klarstellung, dass Browser-Einstellungen mit entsprechender Vorabinformation für den Nutzer für Zustimmung oder Ablehnung ausreichen (siehe aber unten die Problematik des Art. 10)
  - Schutz vor unerbetenen Nachrichten (E-Mail, SMS, automatisierte Anrufmaschinen); Für Werbeanrufe kann ein Mitgliedsstaat festlegen, ob diese grundsätzlich verboten sind (ohne Vorabzustimmung) oder die Möglichkeit der Nutzung einer „do-not-call“-Liste vor-gesehen wird (Nummernunterdrückung unzulässig).
  - wirkungsvollere Vollziehung: zur Vollziehung der Vertraulichkeitsregeln sollen die Datenschutzbehörden zuständig sein, die bereits nach DSGVO eingerichtet wurden.
- Stand:
    1. Verfahrensstand Rat:
      - a. Vorlage durch die EK am 10. Jänner 2017
      - b. Sachstandsbericht beim Telekomrat am 9. Juni 2017
      - c. Fortschrittsbericht beim Telekomrat am 4. Dezember 2017
      - d. Fortschrittsbericht beim Telekomrat am 8. Juni 2018
      - e. Fortschrittsbericht und Gedankenaustausch der Minister beim Telekomrat am 4. Dezember 2018

## 2. Verfahrensstand EP:

- a. Federführender Ausschuss: LIBE, BE: Birgit SIPPEL (S&D/DE)
- b. Erste Lesung: LIBE-Abstimmung am 19.10.2017

Die EK hoffte ursprünglich auf einen Abschluss im 1. HJ 2018 bzw. auf ein Inkrafttreten per 25.05.2018 (gemeinsam mit der DSGVO). In der RAG wurde das Dossier im letzten Jahr intensiv behandelt. Die Positionen der Mitgliedstaaten sind jedoch nach wie vor gespalten. Unter österreichischer Ratspräsidentschaft gab es einige signifikante, positive Änderungen des Textes. Da dennoch noch einige Fragen offen sind, konnte bisher noch keine allgemeine Ausrichtung erzielt werden. Die rumänische Ratspräsidentschaft wird versuchen, bis Ende März eine allgemeine Ausrichtung zu dem Dossier zu erzielen.

- **Österreichische Haltung:**  
Für Österreich ist es wichtig eine Balance zu finden, um einerseits den Schutz der Daten der Nutzer zu stärken und andererseits Regelungen zu schaffen, die es der europäischen Wirtschaft insbesondere auch im globalen Wettbewerb ermöglichen, wettbewerbsfähig zu bleiben und innovative Dienste zum Nutzen der europäischen Bürger zu entwickeln. Mögliche Folgewirkungen der Regelungen müssen exakt geprüft werden, da sonst mit negativen Auswirkungen sowohl für die europäischen Bürgerinnen und Bürger als auch für die europäische Wirtschaft zu rechnen ist.  
Unter österreichischer Ratspräsidentschaft gab es einige signifikante, positive Änderungen des Textes. Dennoch sind noch einige Fragen offen (einige Kernfragen: Verhältnis e-Privacy-VO zur DSGVO; Zulässige Datenverwendung; Auswirkungen auf innovative Dienste/M2M; level playing field ECS – OTTs; Auswirkungen auf europäische KMUs und Online-Medienlandschaft).

## IV Rücknahmen

### Sicherheit und Migration

#### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Einrichtung eines Zertifizierungssystems der Union für Ausrüstungen für Luftsicherheitskontrollen**

- **Ziele:**  
Ziel dieser VO ist die Einführung eines EU Zertifizierungssystem für Security Screening Equipment. Der Vorschlag sieht unter anderem vor, dass nationale Zertifizierungsstellen in den MS eingerichtet werden müssen (Art. 6).
- **Stand:**  
Die VO wurde in verschiedenen Gremien diskutiert aber aufgrund der kritischen Haltung der meisten MS nicht weiter verfolgt
- **Österreichische Haltung:**  
Österreich hat den VO Vorschlag wie die meisten MS sehr kritisch gesehen. Eines der Knackpunkte war die vorgesehene automatische Anerkennung und die Einrichtung nationaler Zertifizierungsstellen, was mit einem administrativen Mehraufwand verbunden wäre, daher wird die Rücknahme des Vorschlags sehr begrüßt.

## **B) ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Jänner 2019 – Juni 2020)**

### **1.) Einleitung**

Das aktuelle Achtzehnmonatsprogramm wurde von Rumänien, Finnland und Kroatien erstellt.

Die Verfasser des Programms setzen sich als oberste Priorität den Abschluss der noch ausstehenden Dossiers der Prioritäten der EU von 2018-2019. Ebenso werden die Prioritäten der nächsten Agenda, die voraussichtlich 2019 angenommen wird, sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gipfeltreffens in Sibiu berücksichtigt.

#### **Eine Zukunft mit 27 Mitgliedstaaten**

Die drei Vorsitze werden sicherstellen, dass die Arbeit, die aus dem Brexit resultiert, effektiv und fristgerecht abgewickelt wird. Weiters werden Vorbereitungen für die Annahme einer neuen strategischen Agenda auf der Tagung des Europäischen Rates im Juni 2019 getroffen.

#### **Mehrjähriger Finanzrahmen 2021-2027**

Eine der Hauptprioritäten der drei Vorsitze ist es, den Abschluss der Verhandlungen über den mehrjährigen Finanzrahmen für 2021-2027 zu erleichtern, insbesondere durch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Politik und den neuen Prioritäten und Herausforderungen. Daher wird allen Legislativvorschlägen besondere Aufmerksamkeit und Anstrengung gewidmet.

### **2.) Eine Union für Arbeitsplätze, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit**

#### **Binnenmarkt**

Die drei Vorsitze verpflichten sich zur Umsetzung des Ergebnisses der Beratungen zur Agenda der EU-Führungsspitzen im Dezember 2018. Weiters werden die Beratungen über die langfristigen strategischen Ziele der EU in diesem Bereich fortsetzen und es wird auch auf einen funktionierenden Binnenmarkt hingearbeitet.

Eine der Hauptprioritäten ist nach wie vor für eine gerechte und wirksame Besteuerung zu sorgen. Daher werden die drei Vorsitze die Arbeiten an den Vorschlägen zur Besteuerung der digitalen Wirtschaft entsprechend den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates weiter voranbringen und die Arbeiten an allen weiteren ausstehenden Vorschlägen zur Besteuerung fortsetzen.

Ebenso sollen die Arbeiten im Rahmen der Umweltpolitik fortgesetzt werden.

Die drei Vorsitze verpflichten sich auch, die Arbeiten hinsichtlich Vorschlag zur Reform der Sommerzeit fortzusetzen.

Auch werden sie sich für die Förderung der makroregionalen Zusammenarbeit und makroregionalen Strategien einsetzen.

#### **Unternehmergeist und Schaffung von Arbeitsplätzen**

Von Bedeutung ist die Förderung der Interessen von KMU, daher soll bei der Vorlage und Annahme von neuen Gesetzgebungsvorschlägen den KMU Vorrang eingeräumt werden. Hinsichtlich Arbeitslosigkeit sind weitere Anstrengungen erforderlich wie zB Wiederintegration von Langzeitarbeitslosen, Unterstützung junger Menschen beim Erwerb von Qualifikationen oder die Steigerung der Erwerbsbeteiligung von Frauen.

#### **Investitionen**

Das Hauptaugenmerk bleibt nach wie vor auf der Förderung der Forschungs- und Innovationspolitik. Daher müssen die Arbeiten an den Programmen Horizont Europa und InvestEU fortgesetzt werden.

### **Wirtschaft- und Währungsunion**

Die drei Vorsitze werden weiter auf eine Vertiefung der Wirtschafts- und Währungsunion (WWU) hinarbeiten. Dazu bedarf es weiterer Maßnahmen zur Stärkung der Bankenunion. Auch sollen die Vorschriften des Stabilitäts- und Wachstumspakts vereinfacht werden und hinsichtlich Förderung des Beitritts zum Euro-Währungsgebiet sind weitere Arbeiten notwendig.

### **3.) Eine Union, die alle ihre Bürgerinnen und Bürger befähigt und schützt**

Die drei Vorsitze werden die Umsetzung von Politiken voranbringen, die darauf abzielen, die soziale Dimension zu stärken, das Missverhältnis zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage abzubauen und das Niveau des Sozialschutzes der Bürgerinnen und Bürger zu fördern.

Ebenso werden die drei Vorsitze besonderes Augenmerk auf die Unterstützung von Mobilität, Inklusivität und Exzellenz bei gleichzeitiger Förderung der europäischen Werte legen. Von besonderer Bedeutung ist die Förderung von Chancengleichheit und soziale Inklusion, einschließlich der Gleichstellung der Geschlechter und des Gender-Mainstreaming, der sozialen Inklusion von Personen mit Behinderungen sowie der Unterstützung von Maßnahmen zur Bekämpfung von Armut, insbesondere Kinderarmut.

Weitere Anstrengungen bedarf es im Gesundheitswesen, wie zB Zugang zur Gesundheitsversorgung zu, Sicherstellung von Patientensicherheit und -mobilität sowie Nutzung von neuen Technologien in der Medizin.

### **4.) Auf dem Weg zu einer Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimapolitik**

Die drei Vorsitze wollen die Verhandlungen über das Paket "Saubere Energie" sowie die Verhandlungen über die Vorschläge im Rahmen der Mobilitätspakete, insbesondere zu Klimaschutzmaßnahmen abschließen.

### **5.) Eine Union der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts**

Die drei Vorsitze werden sich dafür einsetzen, dass der Europäische Rat rasch neue Leitlinien ausarbeitet.

Bezüglich der Migration ist ein umfassender Ansatz notwendig, der im Einklang mit den Grundsätzen und Werten wirksamerer Kontrollen der EU-Außengrenzen steht und verstärkt externe Maßnahmen und interne Aspekte miteinander kombiniert. Daher müssen die politischen Maßnahmen fortgeführt und verstärkt werden, insbesondere in den Bereichen verstärkte Kontrolle der EU-Außengrenzen, Einführung eines neuen Informationssystems (EES, ETIAS) und Umsetzung der erforderlichen Qualitätskontrollmechanismen und Weiterentwicklung der Strategie für ein integriertes Grenzmanagement.

Ebenso muss weiter an der Verbesserung der Rückführung im Bereich Migration gearbeitet werden.

Die drei Vorsitze werden ihre Aufmerksamkeit insbesondere der zentralen, der westlichen und der östlichen Mittelmeerroute widmen. Die Zusammenarbeit mit Partnern in Afrika, der Region des Westbalkan und der Türkei und ihre Unterstützung haben weiterhin Vorrang. Ebenso werden sich die drei Vorsitze dafür einsetzen, den Abschluss der Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems anzustreben, wozu auch gehört, dass bei der Dublin-Verordnung ein Konsens erreicht wird.

Im Bereich innere Sicherheit treten die drei Vorsitze weiterhin für eine Verbesserung der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit ein.

Hinsichtlich Schengen-Abkommen wollen die drei Vorsitze ein angemessenes Funktionieren sicherstellen.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit im Bereich der Justiz werden sich die drei Vorsitze für die Förderung elektronischer Beweismittel und den elektronischen einsetzen und sich mit EUSTa und der verstärkten Zusammenarbeit mit dem OLAF beschäftigen.

Die drei Vorsitze werden Katastrophenschutzmaßnahmen fördern, einschließlich im Bereich der Verhinderung von Katastrophen.

### **6.) Die Union als starker globaler Akteur**

In enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik/Vizepräsidentin der Europäischen Kommission wollen die drei

Vorsitze die vereinbarten Prioritäten der Globalen Strategie der EU voranbringen und sicherstellen, dass die Union für den Zeitraum 2021-2027 mit allen erforderlichen Mitteln und Rechtsinstrumenten ausgestattet ist, um diese Aufgaben zu erfüllen.

Die Schwerpunkte der drei Vorsitze werden sein: eine Politik der Erweiterung (Westbalkan, Türkei), eine weitere Vertiefung der Zusammenarbeit in außenpolitischen Fragen und eine stärkere Angleichung an die Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik der EU (GASP), die Förderung der Beziehungen zwischen EU und ihren Nachbarländern im Osten und Süden, die Erhaltung der Sicherheit an den EU-Grenzen und die Bewältigung der Migration, die Stärkung und Aufrechterhaltung eines Systems mit den Vereinten Nationen. Die drei Vorsitze werden weiters dafür sorgen, dass die führende Rolle der EU in der Entwicklungspolitik und der humanitären Hilfe bestehen bleibt und dafür eintreten, das regelbasierte multilaterale Handelssystem aufrechtzuerhalten und zu vertiefen und sich für die Modernisierung der WTO einsetzen.

Die drei Vorsitze werden ebenso die Aushandlung von ambitionierten, ausgewogenen und für alle Seiten vorteilhaften Handelsvereinbarungen unterstützen und betonen auch die Wichtigkeit der Umsetzung von Abkommen sowie stärkere Verknüpfungen zwischen externen Wirtschaftsbeziehungen und dem Binnenmarkt.

Die drei Vorsitze werden sich für engere Verbindungen zwischen den Regionen einsetzen, wie zB Afrika, Lateinamerika, Karibik, Asien und der arabischen Welt. Ebenfalls von Bedeutung ist die Umsetzung neuer Strategien für Indien und für Zentralasien, die Neubelebung der Umsetzung der EU-Strategie gegenüber China.

Im Bereich Sicherheit und Verteidigung betonen die drei Vorsitze die Wichtigkeit der Umsetzung des Europäischen Programms zur industriellen Entwicklung im Verteidigungsbereich und weitere Fortschritte beim Europäischen Verteidigungsfonds. Sie werden Fortschritte bei der militärischen Mobilität und der Stärkung der Fähigkeiten der EU und der Mitgliedstaaten zur Abwehr von hybriden und Cyberbedrohungen unterstützen.

Weiters werden die drei Vorsitze die stärkere Kapazitäten der Union für Konfliktverhütung, Mediation und Friedenskonsolidierung unterstützen. Schließlich werden die drei Vorsitze in enger Zusammenarbeit mit der Kommission und der Hohen Vertreterin/Vizepräsidentin die Kohärenz von internen und externen politischen Strategien für eine Union, die schützt, sicherstellen.

### **Wichtige Daten (Stand Dezember 2018):**

#### **Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie:**

01. März 2019	informeller Rat Telekommunikation in Rumänien
26./27. März 2019	informeller Rat Verkehr in Rumänien
06./07. Juni 2019	Rat Verkehr/Telekommunikation in Luxemburg

#### **Rat WBF/Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie, Forschung und Raumfahrt):**

18./19. Feb. 2019	Rat Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel
03. April 2019	informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit in Rumänien
02./03. Mai 2019	informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit in Rumänien
27./28. Mai 2019	informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel

