

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2018
AUF DER GRUNDLAGE DES
LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION
SOWIE
DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMES DES RATES**

Inhaltsverzeichnis

A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION	3
I) Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2018	3
1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2018.....	3
2) Hauptprioritäten für 2018	3
a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen.....	3
b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt.....	4
c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik.....	4
d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis	4
e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion	4
f) Eine ausgewogene und fortschrittliche Handelspolitik-Meistern der Globalisierung.....	5
g) Ein auf gegenseitigem Vertrauen basierender Raum des Rechts und der	5
Grundrechte.....	5
h) Hin zu einer neuen Migrationspolitik.....	5
i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne	6
j) Eine Union des demokratischen Wandels	6
3) Was wir bis 2025 erreichen müssen: eine enger vereinte, stärkere und demokratischere Union..	6
a) Eine enger vereinte Union	6
b) Eine stärkere Union.....	6
c) Eine demokratischere Union	7
4) Bessere Ergebnisse in der Praxis durch die Verbesserung der Rechtsvorschriften und ihrer Um- und Durchsetzung	7
5) Schlussfolgerungen	7
II) Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2018 anstehende Initiativen	8
1) Neue Initiativen.....	8
2) REFIT-Initiativen	8
A) Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):	8
3) Vorrangige anhängige Vorschläge.....	9
A) Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):	9
Paket „Europa in Bewegung“	9

Ein vertiefter und fairer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis	15
Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen	15
B) Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc. .	16
Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt.....	16
Grenzüberschreitende Paketzustelldienste.....	16
Telekommunikationsreform	17
Datenschutz für elektronische Kommunikation	19
4) Rücknahmen	21
A) Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):	21
Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU.....	21
B) ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Juli 2017 – Dezember 2018)	23
Einleitung.....	23
Binnenmarkt	23
Investitionen in die Zukunft.....	24
Weitere Schritte	25
1. Bereich Verkehr.....	25
Schienerverkehr	25
Schiffsverkehr	26
Landverkehr	27
Luftverkehr	28
2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc..	28
Weltraum.....	28
Wichtige Daten (Stand Jänner 2018):.....	29

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2018
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 2018

1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2018

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2018 am 24. Oktober 2017 verabschiedet. In der Einleitung wird betont, dass Europa an Stärke zurückgewonnen hat und sich bereits im fünften Jahr in einem Wirtschaftsaufschwung befindet. Zuversicht und Vertrauen in die EU kehren zurück. Um die derzeitige Dynamik bestmöglich zu nutzen, soll auf eine vereinte, stärkere und demokratischere Union aufgebaut werden. Europa soll weiterhin auf Kurs bleiben und sich auch künftig auf Fragen konzentrieren, bei denen ein Handeln auf europäischer Ebene einen eindeutigen und nachweislichen Mehrwert bietet.

Die Europäische Kommission hat bereits mehr als 80% der Vorschläge vorgelegt, die für die Vollendung des digitalen Binnenmarktes, der Energieunion, der Kapitalmarktunion, der Bankenunion, der Sicherheitsunion und einer umfassenden europäischen Migrationspolitik benötigt werden. Nun geht es darum, die Vorschläge zu Rechtsvorschriften zu machen und diese umzusetzen. Die Kommission wird ihre Anstrengungen verdoppeln, um das Europäische Parlament und den Rat in allen Etappen dieses Prozesses zu unterstützen.

Das Arbeitsprogramm für 2018 hat zwei Schwerpunkte. Erstens sieht es eine begrenzte Anzahl gezielter legislativer Maßnahmen zur Vollendung der Arbeit in vorrangigen Politikbereichen vor und zweitens werden eine Reihe von Initiativen vorgestellt, die mit Blick auf die Frage, wie die neue Union der 27 ihre Zukunft vor dem Zeithorizont 2025 gestalten wird, längerfristig ausgerichtet sind.

Auch im Jahr 2018 gibt es eine Reihe von REFIT Initiativen. Ebenfalls soll ein Anzeiger veröffentlicht werden, in dem ausführlich beschrieben wird, welche Maßnahmen im Anschluss an die Stellungnahmen der REFIT-Plattform ergriffen werden und welche geltenden Rechtsvorschriften einer Evaluierung und Überprüfung unterzogen werden sollen.

2) Hauptprioritäten für 2018

a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen

Die Rückkehr des Vertrauens und die Belebung der Investitionstätigkeit in Europa haben die wirtschaftlichen Aussichten entscheidend verbessert. Beschäftigung und Wachstum in ganz Europa wurden gefördert, neue Infrastrukturen sind entstanden und der Umstieg auf saubere Energieträger wurde vorangetrieben. Die Investitionstätigkeit spielt daher eine große Rolle und muss weiterhin angekurbelt werden. Die Kommission wird auch weiterhin die Wirtschaftspolitik koordinieren und eine Wachstumsstrategie fördern, die auf Investitionen, gesunde öffentliche Finanzen und Strukturreformen abzielt.

Die Wirtschaft Europas hängt von der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie ab. Aufbauend auf den Stellungnahmen von Stakeholdern hat die Europäische Kommission eine erneuerte Strategie für die Industriepolitik der EU vorgelegt und wird auf die Förderung von Innovation, Beschäftigung und Wachstum für die Kreislaufwirtschaft setzen, die für Wirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit und Umwelt enorme Vorteile bringen kann.

Weiters soll ein Rahmen für die Überwachung der Fortschritte bei der Entwicklung der Kreislaufwirtschaft vorgeschlagen werden.

Die EU hat noch immer mit den Folgen der Wirtschaftskrise zu tun. Die Kommission hat unter anderem mit der Europäischen Agenda für Kompetenzen eine Grundlage für die Bewältigung der sich aus der Krise ergebenden Herausforderungen geschaffen. Diese Agenda soll weiter vorangebracht werden.

b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt

Europa braucht einen echten digitalen Binnenmarkt, daher hat die Kommission eine Reihe von Legislativvorschlägen vorgelegt, welche nun so rasch wie möglich angenommen werden müssen. Ebenso bei der Frequenzverwaltung muss verstärkt zusammengearbeitet werden, mit dem Ziel bis 2020 unter kohärenten rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen sehr schnelle Fest- und Mobilfunknetze von Weltklasse zu verwirklichen und mehr Frequenzen verfügbar zu machen.

Hinsichtlich Cyberkriminalität hat die Kommission eine Reihe von Vorschlägen gemacht, die sie beabsichtigt abzuschließen und sie will auch die Stabilität der Volkswirtschaften und Demokratien durch Einrichtung eines Netzwerks von Kompetenzzentren für Cybersicherheit vor Cyberbedrohungen schützen. Die Kommission wird sich auch weiterhin auf die optimale Nutzung der Möglichkeiten, die sich aus den neuen Technologien wie Hochleistungsrechnen und autonomem Fahren ergeben, konzentrieren und sich bemühen, die künstliche Intelligenz, die für Volkswirtschaften und Gesellschaften eine immer größere Rolle spielen wird, optimal zu nutzen.

c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik

Priorität haben das Paket „Saubere Energie für alle Europäer“ und der Vorschlag zur Aktualisierung der Klimaschutzpolitik. Weiters wird die Kommission die Arbeiten zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit und des Funktionierens des Binnenmarktes fortsetzen. Im Verkehrsbereich wird sich die Kommission auf neue CO₂-Normen für Personenkraftwagen sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge konzentrieren. Ebenso werden die Arbeiten in den Bereichen Traktionsbatterien und Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorangetrieben.

d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis

Die Kommission wird sich auf die Überarbeitung des Gesellschaftsrechts der EU konzentrieren, die Bemühungen zum Schutz der Staatshaushalte vor schädigenden Steuerpraktiken fortsetzen und Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensmittelversorgungskette vorlegen. Hinsichtlich Kapitalmarktunion sollen Vorschläge betreffend Zusammenspiel Finanzen und Technologie vorgelegt werden ebenso wie neue Vorschriften für grenzüberschreitende Zahlungen in anderen Währungen. Ein weiteres Anliegen der Kommission ist, dass soziale Gerechtigkeit und Arbeitnehmerrechte zum Markenzeichen des Binnenmarktes werden, weshalb sie sich ebenfalls den Herausforderungen hinsichtlich Mobilität der Arbeitnehmer und der Koordinierung der sozialen Sicherheit widmen wird.

e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion

Die Kommission wird einen neutralen finanzpolitischen Kurs für den Euroraum empfehlen, der sich primär auf die Stärkung der wirtschaftlichen und sozialen Konvergenz und Widerstandsfähigkeit konzentriert und sich zudem weiterhin für eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion sowie für eine Stärkung der demokratischen Rechenschaftspflicht einsetzen. Ziel ist, über einen europäischen Währungsfonds zu verfügen, der gemeinsam mit den bestehenden üblichen Instrumenten für wirtschaftspolitische Koordinierung und Überwachung zur Bewältigung von Krisen eingesetzt werden kann.

Weiters wird die Kommission die Schaffung einer eigenen EU- Haushaltlinie für den Euro-Raum vorschlagen ebenso wie die Integration des Vertrages über Stabilität, Koordinierung und Steuerung in der Wirtschafts- und Währungsunion in das EU-Recht.

Ebenfalls ein zentrales Anliegen ist die Vollendung der Bankenunion sowie Europa zum neuen sozialen Scoreboard zu machen, das mit der europäischen Säule sozialer Rechte eingerichtet wird, um die Fortschritte in diesem Bereich angemessen überwachen zu können.

f) Eine ausgewogene und fortschrittliche Handelspolitik-Meistern der Globalisierung

Europa als größte Handelsmacht der Welt, ist auf den Handel mit Partnern angewiesen. Daher strebt die Kommission danach, eine fortschrittliche und ehrgeizige Handelsagenda vorzulegen mit dem Ziel eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Offenheit, dem Prinzip der Gerechtigkeit und der Durchsetzung von Sozial- und Umweltstandards.

Verhandlungen mit den Mercosur-Ländern und Mexiko werden fortgeführt bzw sollen auch Abkommen mit Japan, Singapur und Vietnam abgeschlossen und umgesetzt werden. Weiters hat die Kommission vor, Handelsverhandlungen mit Australien und Neuseeland voranzubringen und sie will sich bei den Beziehungen mit Drittländern weiterhin für die Aufrechterhaltung und Förderung der hohen europäischen Standards und der Gewährleistung weltweiteinheitlicher Wettbewerbsbedingungen für europäische Unternehmen und Arbeitnehmer einsetzen.

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

Die Kommission will eine Neugestaltung der Rahmenbedingungen für die Verbraucher vorschlagen und sich weiterhin für den Schutz von Personen, die Hinweise auf rechtswidriges Verhalten geben, einsetzen.

Hinsichtlich Katastrophenschutzverfahren soll dieses gestärkt und mit operativen Kapazitäten ausgestattet werden, um in Krisen und Nottfällen die bestmögliche Hilfe mit maximaler Effizienz und minimalem Verwaltungsaufwand leisten zu können.

Priorität stellt die Vollendung der Sicherheitsunion dar. Die Kommission wird daher weitere Vorschläge betreffend Verbesserung des grenzübergreifenden Zugriffs der Strafverfolgungsbehörden auf elektronische Beweismittel und Finanzdaten vorlegen und die Vorschriften zur Herstellung von Waffen verschärfen. Ebenso soll die Zusammenarbeit mit Social-Media-Unternehmen hinsichtlich Erkennung und Löschung terroristischer und anderer illegaler Online-Inhalte weiter intensiviert und Rechtsvorschriften für die Entfernung terroristischer Inhalte vorgeschlagen werden. Die Kommission will auch weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenpersonenverkehr ausarbeiten und hat vor, einen Vorschlag zur Interoperabilität der Informationssysteme vorzulegen.

Weiters wird die Kommission ihre Leitlinien für die Vorratsspeicherung von Daten fertigstellen und Anfang 2018 einen Beschluss über die Angemessenheit der Daten für Japan annehmen, um den freien Fluss personenbezogener Daten zwischen der EU und Japan zu gewährleisten.

Um dem Bekenntnis der Kommission „Zurück zu Schengen“ Rechnung zu tragen soll die Überarbeitung des Schengener Grenzkodex so rasch wie möglich angenommen werden.

h) Hin zu einer neuen Migrationspolitik

Die Kommission wird die Arbeiten zur Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems unterstützen, um diese bis Juni 2018 abschließen zu können. Hinsichtlich Migrationspolitik soll die Umsetzung der Investitionsoffensive für Drittländer rasch vorangetrieben werden, um

nachhaltige lokale Projekte unterstützen zu können. Betreffend Zuwanderung sollte über den Vorschlag für Einreise und Aufenthalt von Drittstaatsangehörigen zur Ausübung einer hochqualifizierten Beschäftigung (Vorschlag zur Einführung einer „Blue Card“) so rasch wie möglich eine Einigung erzielt werden. Die Kommission wird 2018 außerdem die erforderlichen Vorschläge für die Reform des Visakodex und die Aktualisierung des Visa-Informationssystems vorlegen und in diesem Zusammenhang ihre Vorschläge für eine Neufassung des Visakodex und für ein Rundreise-Visum zurückziehen.

i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne

Priorität haben für die Kommission die Umsetzung des Europäischen Verteidigungsfonds sowie der Vorschlag für ein Programm zur Entwicklung der europäischen Rüstungsindustrie. Die Beziehungen zu Indien und Lateinamerika werden weiterhin aufrechterhalten und intensiviert. Die Kommission möchte auch eine Strategie für eine stärkere Vernetzung von Europa mit Asien vorschlagen und wird sich für eine Erneuerung der Partnerschaften mit Ländern in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean im Jahr 2020 einsetzen sowie die Beziehungen mit dem Irak weiterentwickeln.

j) Eine Union des demokratischen Wandels

Die Kommission hat 2017 das Europäische Solidaritätskorps geschaffen und dieses soll bis Ende 2017 eine Rechtsgrundlage erhalten. Weiters fordert die Kommission Parlament und Rat auf, möglichst rasch eine interinstitutionelle Vereinbarung über ein verbindliches Transparenzregister aller drei Organe anzunehmen und sie wird sich bemühen, Einigung über die Änderung der Verordnung über das Ausschussverfahren und über Statut und Finanzierung europäischer politischer Parteien und Stiftungen zu erzielen.

3) Was wir bis 2025 erreichen müssen: eine enger vereinte, stärkere und demokratischere Union

Im Arbeitsprogramm wird auch eine Reihe von Initiativen bis 2025 vorgeschlagen. Dies deshalb, da einerseits am 30. März 2019 ein neues Europa der 27 entstehen wird und andererseits im Juni 2019 Europawahlen stattfinden. Bis dahin muss dafür gesorgt sein, dass das neue Europa den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger entspricht und dass Ergebnisse in den für sie wichtigsten Bereichen erzielt werden.

a) Eine enger vereinte Union

Der Schengen-Raum der Freizügigkeit sollte auf Bulgarien und Rumänien ausgeweitet werden und Kroatien sollte die volle Schengen-Mitgliedschaft erhalten. Ein neues Euro-Beitrittsinstrument wird vorgeschlagen, um Mitgliedsstaaten die dem Euro beitreten wollen, dies auch ermöglichen zu können. Allen westlichen Balkanstaaten sollte eine EU-Perspektive geboten werden, daher wird die Kommission eine Strategie für Beitritte von Serbien und Montenegro vorlegen.

b) Eine stärkere Union

Die Union hat sich in den letzten Jahren grundlegend verändert, daher bedarf es eines Haushalts, der zur Verwirklichung der Ambitionen verhilft. Daher soll im Mai 2018 ein umfassender Vorschlag für den nächsten mehrjährigen EU-Haushalt vorgelegt werden, der auch die Eigenmittel betreffen und den Empfehlungen aus dem Monti-Bericht Rechnung tragen wird. Ziel ist es, die Verhandlungen über den neuen Mehrjährigen Finanzrahmen während der laufenden Amtszeit der Kommission abzuschließen.

Europa muss auch effizienter werden und in einer Reihe von Politikbereichen rascher und entschlossener handeln. Die Kommission wird daher darlegen, wie die EU die sogenannten

„Überleitungsklauseln“ der derzeitigen Verträge nutzen könnte, um in bestimmten Bereichen wie etwa Binnenmarktangelegenheiten sowie bei bestimmten außenpolitischen Entscheidungen mit qualifizierter Mehrheit statt einstimmig zu entscheiden.

Hinsichtlich Schutz der Bürgerinnen und Bürger sollen die Aufgaben der neuen Europäischen Staatsanwaltschaft auf die Terrorismusbekämpfung ausgeweitet werden.

c) Eine demokratischere Union

Um politischen Parteien mehr Wirksamkeit zu verschaffen, sieht die Kommission Ideen wie „Spitzenkandidaten“, transnationale Listen im Hinblick auf eine „europäischere“ und demokratischere Gestaltung der Europawahlen, institutionelle Reformen oder einen einzigen Präsidenten für den Europäischen Rat und die Kommission ebenso als Schritt in die richtige Richtung wie die Einsetzung eines ständigen europäischen Ministers für Wirtschaft und Finanzen.

Weiters muss künftig demokratisch und effizient gehandelt werden. Die Kommission wird ihre Ideen zu einer weiteren Stärkung der Subsidiarität, der Verhältnismäßigkeit und der Rechtsetzung vorstellen. Auch wird sie eine Initiative mit dem Ziel einer verstärkten Durchsetzung des Rechtsstaatsprinzips in der Europäischen Union vorlegen.

4) Bessere Ergebnisse in der Praxis durch die Verbesserung der Rechtsvorschriften und ihrer Um- und Durchsetzung

Für sämtliche Arbeiten der Kommission gilt der Grundsatz der besseren Rechtsetzung. Dieser soll auch beibehalten bleiben, um somit nur dann zu handeln, wenn es tatsächlich erforderlich ist und einen Mehrwert erbringt.

Im Rahmen der Vertragsverletzungsverfahren wird die Kommission auch weiterhin mit den Mitgliedstaaten partnerschaftlich zusammenarbeiten und sie unterstützen, um dafür zu sorgen, dass die EU-Vorschriften wirksam und einheitlich angewandt werden. Die Kommission wird sich weiter für die Modernisierung der für die Durchsetzung zuständigen Behörden einsetzen. Weiters wird sie die Mitgliedsstaaten dabei unterstützen, die Wirksamkeit ihrer nationalen Justizsysteme und die Korruptionsbekämpfung zu verbessern und Justizreformen sowie die Ausbildung im Justizbereich mit EU-Mitteln und auch über das EU-Justizbarometer zu fördern. Ebenso sollen die unabhängigen Behörden und Aufsichtsstellen adäquat ausgestattet werden und ihre Unabhängigkeit für die Wahrnehmung der Aufgaben sollte gewahrt bleiben.

Außerdem wird die Kommission weiterhin eng mit dem Gremium Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation, mit dem Europäischen Wettbewerbsnetz sowie auch mit dem Netz der Europäischen Union für die Anwendung und Durchsetzung des gemeinschaftlichen Umweltrechts zusammenarbeiten ebenso wie mit dem Europäischen Datenschutzausschuss und dem Europäischen Verbindungsnetz der Bürgerbeauftragten.

5) Schlussfolgerungen

Die Kommission wird intensiv mit dem Europäischen Parlament und dem Rat zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass die Union auch erreicht, was sie sich vorgenommen hat, bevor die Bürgerinnen und Bürger 2019 zu den Wahlen schreiten. Europa wird nicht anhand der Anzahl neu erlassener Richtlinien und Verordnungen beurteilt, sondern anhand der konkreten Ergebnisse, die unsere Politik für die Bürgerinnen und Bürger erbringt. Das vorliegende Arbeitsprogramm bildet die Grundlage für die gemeinsamen europäischen Anstrengungen.

II) Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2018 anstehende Initiativen

1) Neue Initiativen

Unter diesen Initiativen finden sich keine in die Zuständigkeit des bmvit fallende Dossiers

2) REFIT-Initiativen

A) Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Initiative „einziges Fenster“ im Seeverkehr

Überarbeitung der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten. Es soll auch eine Folgenabschätzung (2. Quartal 2018) erfolgen.

- Ziele:

Erneuerung der Rechtsgrundlagen im Hinblick auf die einheitliche elektronische Übermittlung von Ladungsinformationen über ein „einziges Fenster“ beim Einlaufen der Schiffe in EU-Seehäfen.

- Stand:

Die Vorlage des EK-Vorschlags wird voraussichtlich im April 2018 erfolgen. Die weitere Behandlung unter österreichischem Ratsvorsitz wird von den Vorarbeiten der bulgarischen Präsidentschaft abhängen.

- Österreichische Haltung:

Als Binnenland ohne eigene Seeschiffahrtsflotte kann Österreich eine neutrale, konstruktive Position vertreten.

TEN-V-Investitionen

Verordnung zur Straffung der Maßnahmen für eine raschere Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse im transeuropäischen Verkehrsnetz. Es soll auch eine Folgenabschätzung (1. Quartal 2018) erfolgen.

- Ziele:

Die Kommission hat eine Initiative gestartet, mit der Projekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze, insbesondere grenzüberschreitende Projekte rascher und zuverlässiger umgesetzt werden können. Zu diesem Zweck soll ein europäischer Rechtsrahmen für die Durchführung von derartigen Projekten in Form einer Verordnung geschaffen werden, die z.B. eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung ermöglichen sollen. Die Umgehung von Umweltverträglichkeitserfordernissen oder ein diesbezügliches downgrading werden seitens EK explizit ausgeschlossen, die Notwendigkeit zur Optimierung der Verfahren – auch wegen der sehr hohen Investitionssummen – jedoch hervorgehoben. Es steht auch die Idee eines europäischen „One Stop Shops“ für ein koordiniertes und integriertes Verfahren für die Betreiber von grenzüberschreitenden Projekten im Raum.

- Stand:

Die EK hat Studien (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-12-permitting-facilitating-ten-t.pdf>) beauftragt und Workshops zum Thema mit den Mitgliedsstaaten und anderen Stakeholdern durchgeführt. Für Mai 2018 ist die Vorlage eines Verordnungstextes sowie eines Impact Assessments angekündigt.

- Österreichische Haltung:

Die Beschleunigung und vereinfachte Abwicklung von grenzüberschreitenden Projekten ist grundsätzlich ein sinnvolles Anliegen. Die erwarteten Vorschläge der Kommission sind aber zu prüfen, inwieweit sie mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar sind, da die Errichtung und Genehmigung von Verkehrsinfrastruktur in die Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten fällt. Auch wenn die Verordnung primär auf grenzüberschreitende Projekte abzielt, sind Auswirkungen auf sämtliche Projekte nicht auszuschließen

3) Vorrangige anhängige Vorschläge

A) Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Ein auf gegenseitigem Vertrauen basierender Raum des Rechts und der Grundrechte

Paket „Europa in Bewegung“

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 der Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG sind insbesondere:

- Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Busse, Kleinbusse, Kleintransporter und Pkw,
- Auslaufen der zeitabhängige Benutzungsgebühren (Pkw-Vignetten sollen nur noch bis Ende 2027 möglich sein), Verpflichtung zu fahrleistungsabhängigen Mautsystemen
- Differenzierung der Maut- und Benutzungsgebühren in Abhängigkeit der CO₂-Emissionen,
- Möglichkeit zur Erhebung von Staugebühren in Form von Zuschlägen,
- Möglichkeit zur Erhebung von Querfinanzierungszuschlägen auch außerhalb von Bergregionen,
- mehr Transparenz bei der Verwendung der Einnahmen aus Maut- und Benutzungsgebühren und hinsichtlich des Zustands der Infrastruktur.

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. (Anmerkung: für diesen Vorschlag ist das Bundesministerium für Finanzen federführend zuständig)

- Stand:

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

- Österreichische Haltung:

Der Vorschlag der Kommission enthält einige positive Elemente, wie die Berücksichtigung von CO₂-Emissionen, den Entfall der Höchstwerte für die Anlastung externer Kosten und die Verpflichtung für alle Mitgliedstaaten zur Einhebung externer Kosten auf umweltbelasteten Strecken. 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 Pkw-Vignettensysteme ab 2028 durch eine verpflichtende fahrleistungsabhängige Bemautung von Pkw abgelöst werden sollen. Ob und in welcher Art und Weise der PKW als Individualverkehr besteuert wird, sollte aber jedenfalls wie bisher der Subsidiarität der Mitgliedsstaaten unterliegen. Dieser Meinung ist im Übrigen auch der Bundesrat, der in seiner Sitzung vom 05.07.2017 einen entsprechenden Subsidiaritätsvorbehalt formuliert hat.

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)

- Ziele:

Die Richtlinie 2004/52/EG regelt die Voraussetzungen für die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme in der Gemeinschaft. 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 Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie sieht folgende wesentliche Elemente vor:

- flexiblere Rahmenbedingungen für elektronisch Mautsysteme, vor allem was technische Lösungen betrifft,
- Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Mautsysteme mit automatischer Kennzeichenerfassung,
- grenzüberschreitender Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zur Feststellung der Identität von Mautprellern.

- Stand:

Am 31. Mai 2017 legte die EK das sogenannte Mobilitätspaket vor, welches auch den genannten Legislativvorschlag enthält. Der Änderungsvorschlag wurde am 6. Oktober 2017 in der Ratsarbeitsgruppe Landverkehr erstmals inhaltlich diskutiert und schließlich bei der Tagung des EU-Verkehrsministerrates am 5. Dezember 2017 im Rahmen einer Orientierungsaussprache behandelt.

- 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.

Österreich hat bereits seit Einführung des österreichischen Mautsystems 2004 für Kraftfahrzeuge über 3,5 t einige Interoperabilitätslösungen etabliert und alle derzeit notwendigen Voraussetzungen für die Verbreitung des EETS geschaffen. Das bmvit und die ASFINAG als österreichischer Mautbetreiber haben darüber hinaus auch europäische Projekte zur Förderung des EETS (z.B. REETS-TEN Projekt) schon bisher maßgeblich unterstützt.

Die Möglichkeit eines grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über nicht bezahlte Straßenbenutzungsgebühren wäre aus österreichischer Sicht ebenso grundsätzlich zu begrüßen. Dieser Austausch könnte dem bereits erfolgreich etablierten Austausch von Informationen über die Verkehrssicherheitsdelikte entsprechend gestaltet werden, wobei aber auf die Besonderheiten der Mauteinhebung Rücksicht zu nehmen ist.

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:

Ziel des Vorschlags ist es, stärker harmonisierte Markt- und Berufszugangsvoraussetzungen in der Europäischen Union zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden.

Der **Vorschlag zur VO (EG) Nr. 1071/2009** (Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers) sieht folgende wesentlichen Neuerungen vor:

- Unternehmen, die ausschließlich Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht unter 3,5t einsetzen nicht mehr zur Gänze vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen sein sollen.
- Die Bestimmungen über die dauernde Niederlassung und die finanzielle Leistungsfähigkeit sollen in Zukunft auch für diese Unternehmen gelten.
- Die Bestimmung, wonach keine zusätzlichen Anforderungen für eine Konzessionserteilung durch die Mitgliedsstaaten vorgesehen werden können, soll gestrichen werden.
- Anforderungen an die Verwahrung zusätzlicher Dokumente und Erfordernisse bezüglich der Niederlassung werden geschaffen, die Kriterien für die Bestimmung der Zuverlässigkeit des Unternehmers werden durch mehrere schwere Rechtsverletzungen ergänzt.
- Im Anhang werden aus der Liste der schwerwiegendsten Verstöße die Pausen und Ruhezeitenverletzung gestrichen.
- Weiters enthält der Anhang weiterhin extrem hohe Überschreitungsprozentsätze und es fehlen etliche Kategorien von Verstößen, wie zB solche gegen die Ruhezeiten.

Der **Vorschlag zur VO (EG) Nr. 1072/2009** (gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterverkehrs) sieht folgende wesentlichen Neuerungen vor:

- die Beförderung von leeren Containern oder Palletten soll aus dem Anwendungsbereich der VO herausgenommen werden, wenn kein Vertrag zwischen Transporteur und Auftraggeber vorliegt. Somit unterliegen diese nicht mehr dem Erfordernis der Gemeinschaftslizenz sowie den Kabotagevorschriften bzw. den Sanktionsmechanismen.
- Derzeit ist Kabotage generell als innerstaatlicher Verkehr im Einklang mit den Bestimmungen der VO definiert. Ebenso ist definiert, dass im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung maximal drei Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen durchgeführt werden dürfen.

- die Begriffsbestimmung zur Kabotage wird ergänzt und umfasst nun mehrere mögliche Entlade- und Beladestellen.
 - die bestehende Höchstzahl der Kabotagebeförderungen (derzeit 3 Kabotageoperationen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung innerhalb von 7 Tagen) wird aufgehoben und gleichzeitig die Anzahl der Tage von 7 auf 5 reduziert.
 - Neu ist auch die Möglichkeit, dass Kabotage nicht nur für den „Aufnahmemitgliedstaat“ (jener Mitgliedstaat, in dem ein nichtansässiger Transportunternehmer nationale Fahrten, also Kabotage durchführt) eröffnet wird, sondern auch für an den „Aufnahmemitgliedstaat“ angrenzende Mitgliedstaaten („contiguous Member States“).
 - Belege sind nur mehr für die grenzüberschreitende Beförderung erforderlich und nicht mehr für Kabotageoperationen innerhalb eines Mitgliedsstaates
- Stand:

Am 31. Mai 2017 hat die Europäische Kommission das sogenannte Mobilitätspaket vorgelegt, welches aus einer Reihe von Legislativvorschlägen bestand, unter anderem auch aus dem oben genannten. Dieser Vorschlag wurde unter EE-Präsidentschaft in drei Ratsarbeitsgruppensitzungen anhand von neuen Textvorschlägen behandelt. Der Vorschlag wurde sehr skeptisch betrachtet und von mehreren Mitgliedsstaaten abgelehnt.

Bei der Tagung des Verkehrsministerrates am 5. Dezember 2017 wurde von der EE-Präsidentschaft zu diesem Vorschlag ein Fortschrittsbericht vorgelegt. Der Vorschlag wird unter BG Präsidentschaft weiter behandelt und es wird eine allgemeine Ausrichtung angestrebt. Je nach Fortschritt der BG Präsidentschaft wird Österreich im Falle einer allgemeinen Ausrichtung im Verkehrsministerrat im Juni 2018 unter seiner Präsidentschaft die Trilogverhandlungen zu diesem Vorschlag mit dem Europäischen Parlament beginnen bzw. im Fall, dass BG keine allgemeine Ausrichtung erzielen kann, die Ratsarbeitsgruppensitzungen fortführen.

- Österreichische Haltung:

Betreffend **VO 1071/2009** (Zulassung zum Beruf von Kraftverkehrsunternehmen) begrüßt Österreich grundsätzlich das Vorhaben der Europäischen Kommission, stärker harmonisierte Markt- und Berufszugangsvoraussetzungen in der Europäischen Union zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden. Einige Probleme müssen jedoch noch gelöst bzw. Unklarheiten beseitigt werden. Dies betrifft vor allem die Festlegung eines Mindestgewichts der vom Anwendungsbereich erfassten Fahrzeuge (alle unter 3,5t oder nur jene zwischen 2,5t bzw. 2,8t und 3,5t), weitere Anforderungen an die Niederlassungs- und Zuverlässigkeitskriterien sowie an die finanzielle Leistungsfähigkeit von Unternehmen oder die Frage der Einführung eines neuen Registers.

Österreich spricht sich in diesem Zusammenhang für einen für alle Fahrzeuge unter 3,5t geltenden Anwendungsbereich aus, gegen die Einführung eines zusätzlichen Registers und begrüßt die Erweiterung der Kriterien.

Bei der **VO 1072/2009** (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sowie Kabotagetätigkeiten) gibt es noch Uneinigkeiten bei der Definition der Kabotagetätigkeit und der Höchstzahl der Kabotagebeförderungen.

Österreich beurteilt die neuen Regelungen zur Kabotage besonders kritisch, die dezidiert abgelehnt werden. Diese schaffen Unschärfen im Vollzug und die Kabotage wird nicht nur faktisch liberalisiert, sondern zudem entsteht auch ein zusätzliches Kontrollproblem. Bei der Kabotage muss auch weiterhin eine klare Regelung mit einer limitierten Zahl an Kabotageoperationen innerhalb einer bestimmten eng gefassten Anzahl von Tagen erhalten bleiben.

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 Marktöffnung 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 Mobilitätspaket vorgelegt, welches aus einer Reihe von Legislativvorschlägen bestand, unter anderem auch aus dem oben genannten. Dieser Vorschlag wurde unter EE-Präsidentschaft in drei Ratsarbeitsgruppensitzungen anhand von neuen Textvorschlägen behandelt. Der Vorschlag wurde teilweise sehr skeptisch betrachtet und abgelehnt bzw. wurde sein Nutzen als nicht nachvollziehbar gesehen.

Bei der Tagung des Verkehrsministerrates am 5. Dezember 2017 wurde von der EE-Präsidentschaft zu diesem Vorschlag ein Fortschrittsbericht vorgelegt. Der Vorschlag wird voraussichtlich unter BG Präsidentschaft nicht weiter behandelt. Auch für die österreichische Präsidentschaft stellt dieser Vorschlag keine Priorität dar.

- 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 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 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 vorgegebenen Zeiten festgelegt

- 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 in sechs Ratsarbeitsgruppensitzungen behandelt. Es besteht zwar noch keine grundsätzliche Einigung über eine Vereinfachung der Vorschriften und über die konkrete Ausgestaltung gibt es auch noch kontroverse Ansichten der MS, jedoch konnten trotzdem im Hinblick auf die Einführung des smart-tacho sowie die Änderung/Ausgestaltung der Lenk- und Ruhezeiten bereits Verhandlungs-Fortschritte erzielt werden. Es sind dennoch viele Detailfragen offen, welche noch eingehend diskutiert und gelöst werden müssen.

In diesem Sinne enthält der Vorschlag zur Änderung der **VO (EG) Nr. 561/2006** folgende wesentliche noch in Diskussion stehende Probleme:

- Generelles Verbot des Verbringens der regulären wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine, außer die Kabine verfügt über entsprechende Schlafmöglichkeiten und das Fahrzeug parkt auf einem „geeigneten Rastplatz“.
- Rückkehr nach Hause im 6 Wochen Rhythmus, Definition des Wortes „Heim“ und geplante wöchentliche Ruhezeit im 4-Wochen Ansatz

Der Vorschlag zur **VO 165/2014** (Tachograph) enthält als wesentliches noch in Diskussion stehendes Problem die Frage der Eingabe der Ländercodes erst am ersten Halt nach Grenzübertritt.

Bei der Tagung des Verkehrsministerrates am 5. Dezember 2017 wurde von der EE-Präsidentschaft zu diesem Vorschlag ein Fortschrittsbericht vorgelegt. Der Vorschlag wird unter BG Präsidentschaft weiter behandelt und es wird eine allgemeine Ausrichtung angestrebt. Je nach Fortschritt der BG Präsidentschaft wird Österreich im Falle einer allgemeinen Ausrichtung im Verkehrsministerrat im Juni 2018 unter seiner Präsidentschaft die Trilogverhandlungen zu diesem Vorschlag mit dem Europäischen Parlament beginnen bzw. im Fall, dass BG keine allgemeine Ausrichtung erzielen kann, die Ratsarbeitsgruppensitzungen fortführen.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt grundsätzlich die Änderung der Sozialvorschriften insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sowie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für LenkerInnen..

Dennoch gibt es einige für Österreich noch offene Punkte im Hinblick auf die Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit in diesem Sektor sowie der Herstellung fairer Arbeitsbedingungen wie ein klares Verbot der Verbringung der wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine, Vorgaben für geeignete und sichere Rastplätze oder ein geeigneter Rhythmus betreffend Rückkehr nach Hause“ inklusive klarer Definition des Wortes „Heim“.

Die VO zum Tachographen wird positiv gesehen, jedoch tritt Österreich für eine raschere Umsetzung des smarten Tachographen ein. Hinsichtlich Frage der Eintragung der Fahrtunterbrechung bei einem Grenzübertritt vertritt Österreich die Position, dass dies unmittelbar nach der Grenze zu erfolgen hat.

Ein vertiefter und fairer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis

Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen

Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge

- Ziele:

Mit der vorgeschlagenen VO wird das Ziel der RL 2007/46/EG, nämlich die Erleichterung des freien Verkehrs von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern im Binnenmarkt und die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung, durch die Festlegung harmonisierter Anforderungen für die Typgenehmigung aufrechterhalten. Ziel ist es, ein angemessenes Maß an Sicherheit und Umweltschutz von Kraftfahrzeugen zu gewährleisten und die wichtigsten im bestehenden Typgenehmigungssystem festgestellten Mängel zu beheben. Daher werden die meisten Elemente der RL 2007/46/EG in die vorgeschlagene VO übernommen.

Wesentliche Änderungen wurden in den folgenden Bereichen vorgenommen:

- bessere Qualität der Prüfungen, anhand deren das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen genehmigt wird, durch strengere Vorschriften bezüglich der technischen Dienste;
- Einführung eines wirksamen Marktüberwachungssystems zur Kontrolle der Konformität von Fahrzeugen, die bereits auf dem Markt verfügbar sind, mit der Möglichkeit für die MS und die EK, Stichprobenkontrollen bei Fahrzeugen durchzuführen, um eine Nichteinhaltung frühzeitig festzustellen;
- Verstärkung des Typgenehmigungssystems mit mehr Aufsicht auf europäischer Ebene über das Typgenehmigungsverfahren, insbesondere durch die Einrichtung eines Forums für den Informationsaustausch über die Durchsetzung, das sich aus Vertretern der nationalen Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden zusammensetzt.

- Stand:

Unter EE Präsidentschaft fanden 4 Triloge statt, eine Einigung konnte jedoch noch nicht erzielt werden. Unter BG Präsidentschaft wird eine Annahme durch Rat und EP Ende des 1. Quartals 2018 angestrebt. Das Inkrafttreten der VO ist mit 1.9.2020 geplant.

- Österreichische Haltung:

Österreich unterstützt den erzielten Kompromiss, damit das Typgenehmigungssystem und die Marktüberwachung gestärkt werden. Damit sollen zukünftig Vorkommnisse wie der Abgas Skandal vermieden werden.

B) Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc

Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt

Grenzüberschreitende Paketzustelldienste

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über grenzüberschreitende Paketzustelldienste

- Ziele:

Der Vorschlag zielt auf die Regulierung der gemeinschaftsweiten grenzüberschreitenden Paketzustelldienste ab, um vor allem die Situation des grenzüberschreitenden Online-Handels zu verbessern. Konkret geht es dabei um die Schaffung einer wirksameren und kohärenteren Regulierungsaufsicht über die Paketzustellmärkte, die Ankurbelung des Wettbewerbs und eine transparentere Gestaltung der Tarife.

- Stand:

Der Vorschlag wurde am 25.5.2016 von der Kommission angenommen und seit dem 9.6.2016 in der Ratsarbeitsgruppe Postdienste behandelt. Die erste Lesung auf RAG-Ebene wurde im Frühjahr 2017 abgeschlossen und der Verordnungstext an das Europäische Parlament übermittelt. Der TRAN-Ausschuss stimmte am 12.10.2017 über seinen Bericht zur Verordnung mit den Kompromissänderungsanträgen, die einen Großteil des Berichts ausmachen, ab. Am 8.11.2017 fand die erste RAG-Sitzung unter estnischer Präsidentschaft statt. Dabei wurde ein Kompromisstext präsentiert. Der AStV erteilte am 16.11. ein Verhandlungsmandat für den ersten Trilog, der am 20.11. stattfand. Im Rahmen des zweiten Trilogs am 14.12.2017 konnte eine vorläufige Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt werden, die vom AStV am 20.12.2017 bestätigt wurde. Die formale Annahme wird unter BG Präsidentschaft erfolgen.

- Österreichische Haltung:

Der Verordnungstext enthielt eine Vielzahl von Informationspflichten für Regulierungsbehörden und Paketzustelldienste, welche für die Verordnungsziele überflüssig waren und nur der Datensammlung gedient hätten. Diese fanden sich vor allem in Art. 5 (Bewertung der Erschwinglichkeit von Tarifen) und Art. 6 (Transparenter und nicht diskriminierender grenzüberschreitender Zugang). Österreich setzte sich daher für eine Modifizierung von Art. 4 (Transparenz und Tarife der Endgebühren) und der gleichzeitigen Streichung von Art. 5 und 6 ein. Im Kompromisstext wurden schließlich einige Änderungen und Vereinfachungen, vor allem bei den Informationspflichten, eingearbeitet.

Telekommunikationsreform

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation (Neufassung)

- Ziele:

Der derzeit geltende Telekom Rechtsrahmen bestehend aus 5 Richtlinien (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigung-, Universaldienst- und e-Datenschutz-Richtlinie) und der Verordnung zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regierungsbehörden für die elektronische Kommunikation (GEREK) sieht vor, dass regelmäßige Überprüfungen im Hinblick auf neue Anforderungen vorzunehmen sind.

Im September 2016 hat die Europäische Kommission ein Paket zur Reform des Telekommunikationsrahmens vorgelegt. Mit dem Richtlinien-Vorschlag für einen Kodex erfolgt die Zusammenführung und Überarbeitung der bisherigen Richtlinien (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigung- und Universaldienst-Richtlinie).

Kernpunkte:

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

- Stand:

Unter der SK, MT und EE Präsidentschaft wurde intensiv an dem Dossier gearbeitet, die Kernprobleme aus Sicht des Rates identifiziert und der Text der Kommission entsprechend abgeändert.

Die Änderungen betreffen insbesondere die folgenden Bereiche:

Zuständigkeitsverteilung: Die Kommission hat in ihrem Vorschlag eine Vielzahl an Aufgaben den nationalen Regulierungsbehörden zugeordnet. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die EK vorschlägt, das GEREK in eine Agentur umzuwandeln (dazu wurde von der Kommission eine eigene GEREK-Verordnung vorgelegt). Dieser Ansatz wird allerdings vom Rat einhellig abgelehnt und auch vom Europäischen Parlament kritisch gesehen (Kostenfaktor; Gefahr für Unabhängigkeit des Gremiums).

Dem Subsidiaritätsgedanken (nationale Organisationskompetenz) folgend haben viele Mitgliedsstaaten gefordert, dass nur die Kernbereiche der Regulierung (ex-ante Wettbewerbsregulierung) verpflichtend den Regulierungsbehörden übertragen werden sollen und in den übrigen Bereichen durch die Formulierung „zuständige Behörden“ den Mitgliedsstaaten die Wahlfreiheit gelassen wird, selbst zu entscheiden, welche Behörden sie für welche Aufgaben für zuständig erklären wollen. Dementsprechend wurde der Text abgeändert (insbes. Art.5).

Frequenzverwaltung: Die Kommission hat in ihrem Vorschlag vorgesehen, dass sowohl die Kommission selber (durch Vetorechte und Umsetzungsmaßnahmen), als auch das GEREK, stärkeren Einfluss auf die nationale Frequenzpolitik nehmen kann und auch auf europäischer Ebene durch verpflichtende Vorgaben (z.B.: Mindestlaufzeit für Frequenzvergaben) und Konsultationsmechanismen vor nationalen Frequenzvergaben („peer review“) der nationale Spielraum eingeschränkt wird.

Die Mitgliedsstaaten begrüßen zwar eine verstärkte europäische Koordination, verwehren sich jedoch einerseits gegen überschießende Eingriffe in die nationale Kompetenz betreffend Frequenzverwaltung und andererseits auch gegen einen zu starken Einfluss des GEREK in diesem Bereich. Die entsprechenden Bestimmungen wurden daher dahingehend verändert, dass zwar Raum für verstärkte Koordination geschaffen wird, der unmittelbare Einfluss der Kommission und des GEREK allerdings zurückgedrängt und stattdessen die Rolle der RSPG (Gruppe für Funkfrequenzpolitik) aufgewertet wird.

Zugangsregulierung: Der Vorschlag sieht Regelungen zur Schaffung von Investitionsanreizen und Förderung von Infrastrukturwettbewerb vor, z.B: geringere Regulierung für reine Vorleistungsanbieter; Möglichkeit von Regulierungsaufgaben für die Errichtung neuer Netzelemente abzusehen, wenn diese ua für Ko-Investitionen anderer Betreiber offenstehen (Art. 74); Möglichkeit Zugangsverpflichtungen über den ersten Konzentrationspunkt hinaus aufzuerlegen (Art. 59/2). Diese Ansätze werden von den Mitgliedsstaaten zwar begrüßt, im Detail sind allerdings noch die genauen Voraussetzungen sowie der jeweilige Verpflichtungsgrad umstritten.

Endnutzerrechte: Die Kommission hat in ihrem Vorschlag eine umfassende Vollharmonisierung für den Bereich der Endnutzerrechte vorgesehen. Das wurde von den meisten Mitgliedsstaaten sehr kritisch gesehen, da befürchtet wurde, dass es dadurch zu einer Verschlechterung nationaler Schutzniveaus kommen würde. Der Text wurde nun dahingehend geändert, dass zwar grundsätzlich das Prinzip der Vollharmonisierung zur Anwendung kommt, durch Einfügung einer Reihe von Ausnahmeregelungen in verschiedenen Bereichen jedoch sichergestellt wird, dass nationale Schutzmechanismen weitgehend aufrecht erhalten werden können.

Das Europäische Parlament hat zu dem Dossier die erste Lesung bereits abgeschlossen und auch der AStV hat der estnischen Präsidentschaft am 11.10.2017 das Mandat für Verhandlungen mit dem EP erteilt.

Bislang fanden zwei Trilogie statt, in deren Rahmen bereits eine vorläufige Einigung zu einigen unstrittigen Artikeln erzielt wurde und die strittigen Punkte identifiziert werden konnten. Grundsätzlich besteht das ambitionierte Ziel der Einigung im 1. Halbjahr 2018 unter BG Präsidentschaft.

- Österreichische Haltung:

Österreich ist mit dem der Präsidentschaft erteilten Verhandlungsmandat Großteils zufrieden. Die meisten ursprünglich bestehenden Bedenken konnten im Zuge der Verhandlungen in der Ratsarbeitsgruppe bereits ausgeräumt werden. Zu einzelnen Punkten (Bereich Endnutzerrechte) ist aus österreichischer Sicht noch auf Verbesserungen durch die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament zu hoffen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK)

- Ziele:

Der derzeit geltende Telekomrechtsrahmen bestehend aus 5 Richtlinien (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigungs-, Universaldienst-, e-Datenschutz-Richtlinie.) und der Verordnung zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK) sieht vor, dass regelmäßige Überprüfungen im Hinblick auf neue Anforderungen vorzunehmen sind. Im September 2016 hat die EK ein Paket zur Reform des Telekommunikationsrahmens vorgelegt.

Mit dem Verordnungsvorschlag möchte die Europäische Kommission die Umwandlung des GEREK, das sich aus Vertretern der unabhängigen und spezialisierten nationalen Regulierungsbehörden zusammensetzt, in eine Agentur vornehmen. Kernaufgaben des Gremiums sind die Beratung der Kommission in Telekomregulierungsangelegenheiten sowie die Koordinierung und der Austausch von „best practices“ zwischen den unabhängigen nationalen Regulierungsbehörden.

- Stand:

Der Rat (Ratsarbeitsgruppe Telekommunikation) hat dem Ansinnen der Kommission eine klare Absage erteilt und den Text des Vorschlags auch entsprechend geändert. Die Umwandlung in eine EU-Agentur wäre aus mehreren Gründen problematisch.

Einerseits steht der Rat grundsätzlich der Schaffung neuer Agenturen kritisch gegenüber, weil damit in der Regel nicht unwesentliche Kosten verbunden sind und daher ganz genau zu analysieren ist, ob die Kosten-Nutzen Relation stimmig ist und eine derartige Strukturänderung gerechtfertigt ist.

Andererseits leistet das GEREK in seiner bisherigen Form sehr gute Arbeit und zeichnet sich durch absolute Unabhängigkeit aus. Dieser Faktor ist für die Leistungen des GEREK von zentraler Bedeutung und durch eine Umstrukturierung wäre diese Unabhängigkeit gefährdet.

Aus den genannten Gründen lehnt der Rat die von der EK vorgeschlagene Umstrukturierung ab und hat den Text entsprechend abgeändert.

Im Rahmen des Telekomministerrates am 4. Dezember 2017 wurde eine allgemeine Ausrichtung zu dem Dossier erzielt, die als Grundlage für die weiteren Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament dienen soll. Die BG Ratspräsidentschaft wird auf dieser Basis im 1. Halbjahr 2018 die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament beginnen. Je nach Fortschritt wird Österreich diese Verhandlungen weiterführen.

- Österreichische Haltung:

Österreich teilt die unter Punkt „Stand“ ausgeführten Bedenken hinsichtlich einer Umwandlung von GEREK in eine EU Agentur. Der Ansatz der stärkeren Einbeziehung von GEREK in Telekom relevante europäische Entscheidungen wird positiv gesehen. Eine Institutionalisierung von GEREK in Form einer neu zu schaffenden Agentur wird jedoch aus den oben genannten Gründen abgelehnt.

Datenschutz für elektronische 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 Richtlinien, von denen vier (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigungs- und Universaldienst-Richtlinie) mit dem Vorschlag über den Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation in eine einzige Richtlinie zusammengeführt werden sollen.

Die fünfte Richtlinie – die e-Datenschutz-Richtlinie (2002/58/EG) – soll ebenfalls überarbeitet bzw. an die neueren, strengeren Bestimmungen der Datenschutz-Grundverordnung aus dem Jahr 2016 angepasst und in eine Verordnung umgewandelt werden. Der Vorschlag zur e-

Privacy-Verordnung 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:

- Schaffung eines EU-weit einheitlichen Rahmens durch eine unmittelbar anwendbare Verordnung und Anpassung an die Datenschutz-Grundverordnung;
- Datenschutzregeln sollen auch für „neue“ Marktteilnehmer gelten (z.B. WhatsApp, FB-Messenger, Skype); dadurch soll ein „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 (z.B. Heat Maps – könnte auch Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Planung von Infrastrukturprojekten helfen);
- einfachere Regeln betreffend Cookies (derzeitige Regelung führte zur Überflutung der Nutzer mit Zustimmungsanfragen); Klarstellung, dass Browser-Einstellungen mit entsprechender Vorabinformation für den Nutzer für Zustimmung oder Ablehnung ausreichen;
- Schutz vor unerbetenen Nachrichten (E-Mail, SMS, automatisierte Anrufmaschinen); Für Werbeanrufer kann ein Mitgliedsstaat festlegen, ob diese grundsätzlich verboten sind (ohne Vorabzustimmung) oder die Möglichkeit der Nutzung einer „do-not-call“-Liste vorgesehen wird. Die Kommission möchte für Werbeanrufer die Kompetenz, eine besondere Vorwahl festlegen zu können, die den Anruf als Werbeanrufer 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-Grundverordnung eingerichtet wurden.

- Stand:

Die Kommission hat am 10. Jänner 2017 den Vorschlag angenommen. Ende Februar 2017 wurde die Folgenabschätzung dazu in der Ratsarbeitsgruppe Telekommunikation erstmals behandelt, die erste inhaltliche Prüfung erfolgte am 29. März 2017. Am 9. Juni 2017 wurde im Telekomrat ein Sachstandsbericht vorgelegt.

Die Kommission hoffte ursprünglich auf einen Abschluss im 1. Halbjahr 2018. bzw. auf ein Inkrafttreten per 25. Mai 2018 (gemeinsam mit der Datenschutz-Grundverordnung). Dies ist jedoch aufgrund der Komplexität der Themen absolut unrealistisch. Das Europäische Parlament hat zwar bereits die erste Lesung abgeschlossen, im Rat gibt es jedoch noch keine gemeinsame Position.

Im Rahmen des Telekomrates am 4. Dezember 2017 wurde ein Fortschrittsbericht vorgelegt. Der Fortschrittsbericht zeigt einige der zentralen Punkte auf, die zwar bereits angesprochen wurden, zu denen aber bereits aufgrund der Komplexität klar absehbar ist, dass noch langwierige und komplizierte Verhandlungen notwendig sein werden, um im Rat zu einer gemeinsamen Position zu gelangen.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt die grundsätzliche Intention der Verordnung. Bei näherer Betrachtung der Vorschläge zeigt sich allerdings, dass man die möglichen Folgewirkungen der Regelungen vorab ganz exakt prüfen muss, da sonst mit negativen Auswirkungen sowohl für die europäischen Bürger als auch für die europäische Wirtschaft zu rechnen ist.

Aufgrund der Komplexität der Themen ist noch mit langwierigen Verhandlungen zu rechnen (einige Kernfragen: Verhältnis e-Privacy-Verordnung zur Datenschutz-Grundverordnung; Zulässige Datenverwendung; Auswirkungen auf innovative Dienste/M2M; level playing field ECS – OTTs; Auswirkungen auf europäische KMUs und online Medienlandschaft; zuständige Behörden).

4) Rücknahmen

A) Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU

Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts

- Ziele:

Ganz allgemein wurde mit dem Vorschlag angestrebt, die Funktionsweise des Binnenmarkts zu verbessern, indem administrative Hemmnisse im Zusammenhang mit den Verfahren zur erneuten Zulassung von Kraftfahrzeugen, durch die derzeit der freie Warenverkehr behindert wird, beseitigt werden. Konkret sollten mit dieser Initiative die Verfahren zur erneuten Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen für Bürger, Arbeitnehmer und Arbeitgeber, Mietwagen- und Leasingunternehmen sowie Zulassungsbehörden harmonisiert, gestrafft und vereinfacht werden. Darüber hinaus zielte der Vorschlag darauf ab, den administrativen Aufwand für alle Beteiligten ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder der Verbrechens- und Betrugsbekämpfung zu verringern.

- Stand:

Der letzte RAG-Bericht liegt vom März 2016 vor. Darin wurde seitens des Vorsitzes eine Überarbeitung angekündigt. Zuletzt wurde lange über Artikel 3 diskutiert. Es erfolgten mehrere Kompromiss-Textvorschläge, die die Bedenken teilweise ausräumen konnten, teilweise verstärkten. Allerdings lag niemals ein aktueller Gesamttext vor.

- Österreichische Haltung:

Das Abstellen auf den Inhaber der Zulassungsbescheinigung für die Zulassungspflicht in Art. 3 bedeutet, dass letztlich frei gewählt werden kann, in welchem MS ein Fahrzeug zugelassen wird. Der Vorschlag sieht vor, dass ein MS die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet nur dann vorschreiben darf, wenn der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen gewöhnlichen Wohnsitz in diesem Hoheitsgebiet hat. Das bedeutet, dass das Fahrzeug nicht dort wo es verwendet wird, zuzulassen ist, sondern am Wohnsitz bzw. Sitz eines Unternehmens und damit der Zulassungs-MS nach steuerschonenden oder kraftfahrrechtlichen Kriterien beliebig gewählt und insb. bei Unternehmen gesteuert werden kann. Wer und wo Inhaber der Zulassungsbescheinigung ist, ist ja eine Folge dieser Auswahl. Dies wird abgelehnt. Die wesentlichen Bedenken konnten nie ausgeräumt werden, weshalb das Vorhaben auch die genannten Ziele nicht erreicht. Daher wird die Rücknahme des Vorhabens begrüßt.

Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste

- Ziele:

Im Rahmen des Single Sky 2+ Paketes wurden auch Änderungen im Bereich Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdiensten, die die VO Verordnung 216/2008 betreffen, vorgeschlagen. Diese vorgeschlagenen Änderungen waren Teil des SES 2+ Paketes. Dieses Paket wurde nach Erzielung der Allgemeinen Ausrichtung am 03. Dezember 2014 nicht mehr weiter behandelt. Mit der umfassenden Überarbeitung der VO 216/2008 EASA wurden nun auch die genannten Bereiche abgedeckt. Eine Einigung zwischen Rat und Parlament konnte noch im Dezember 2017 erzielt werden.

- Stand:

Die vorgeschlagenen Änderungen in Bezug auf in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (COM(2013) 409 final) wurden in den neuen Vorschlag zur Errichtung der EASA (COM(2015) 613 final) aufgenommen, der sich derzeit im interinstitutionellen Verfahren befindet. Der Vorschlag wird somit hinfällig werden.

- Österreichische Haltung:

Österreich ist mit der Rücknahme des Vorschlags einverstanden.

B) ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Juli 2017 – Dezember 2018)

Einleitung

Das aktuelle Achtzehnmonatsprogramm wurde von Estland, Bulgarien und Österreich erstellt.

Die Verfasser des Programms wollen die Kommunikation mit den Bürgern verbessern, indem diese stärker mit einbezogen werden um die Erwartungen insbesondere im Hinblick auf Arbeitsplätze, Wachstum und Sicherheit besser erfüllen zu können. Das Ziel ist es, Herausforderungen gemeinsam zu bewältigen, das Vertrauen in die Europäische Union zu stärken, sie den Bürgern näher zu bringen und das Leben für Bürger und Unternehmen zu vereinfachen. Der Schwerpunkt und die Prioritäten des Programms spiegeln die strategische Agenda des Europäischen Rates und die Initiativen der gemeinsamen Erklärung über die gesetzgeberischen Prioritäten der EU für 2017 wider. Im Einklang mit der Erklärung von Rom werden die drei Vorsitze ebenfalls die Debatte über die Zukunft der EU27 voranbringen.

Das Programm ist in fünf Bereiche untergliedert:

- I. Eine Union für Arbeitsplätze, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit
- II. Eine Union, die jeden ihrer Bürger befähigt und schützt
- III. Auf dem Weg zu einer Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimapolitik
- IV. Eine Union der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts
- V. Die Union als starker globaler Akteur

Für jeden dieser Bereiche werden die wichtigsten Themen aufgeführt, mit denen sich der Rat in diesem Zeitraum befassen muss.

Lediglich die Unterabschnitte „Binnenmarkt“ und „Investitionen in die Zukunft“ in Abschnitt I enthalten Themen, für die das BMVIT federführend zuständig ist.

Binnenmarkt

Der Europäische Binnenmarkt ist eine der großen Errungenschaften der EU und eine der wichtigsten Triebkräfte des Wirtschaftswachstums. Er kommt den europäischen Verbrauchern, Arbeitnehmern und Unternehmen zugute und sichert ihnen echte Vorteile, insbesondere verbesserte Lebens- und Arbeitsbedingungen. Die drei Vorsitze werden die Ausarbeitung der verschiedenen Initiativen und Maßnahmen des digitalen Binnenmarkts abschließen. Die fristgerechte Umsetzung eines wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkts wird nicht nur neue Chancen für Bürger und Unternehmen durch Förderung von Innovation und potenziellem Wachstum bieten, sondern auch Arbeitsplätze schaffen und die Wettbewerbsfähigkeit der EU verbessern. Ferner werden die Arbeiten zur weiteren Vertiefung sonstiger Aspekte des Binnenmarkts fortgesetzt.

Betreffend die Zuständigkeit des BMVIT umfasst dieser Schwerpunktbereich folgendes:

- Erleichterung der Konnektivität und Vorantreiben der Entwicklung eines wettbewerbsfähigen und fairen digitalen Binnenmarkts durch Förderung des grenzüberschreitenden elektronischen Handels (Online-Verkauf von Waren, Lieferung digitaler Inhalte, Urheberrechtsreform, audiovisuelle Mediendienste, Paketzustellung) und durch Übergang zu einer intelligenten Wirtschaft (freier Datenverkehr, Überprüfung des Rechtsrahmens für die Telekommunikation, Initiativen im Bereich des Gesellschaftsrechts) und Stärkung des Vertrauens und der Sicherheit bei digitalen Diensten (neues Datenschutzpaket).

- Förderung nachhaltiger, fairer, wettbewerbsfähiger und sicherer Verkehrssysteme (Mobilitätspaket/Initiativen für den Straßenverkehr)

Hinsichtlich Stand der Arbeiten zu den diesbezüglichen Dossiers sowie deren Behandlung insbesondere auch unter österreichischer Präsidentschaft darf auf die Ausführungen im Abschnitt zum EK Programm verwiesen werden.

Investitionen in die Zukunft

Die Umsetzung der Investitionsoffensive für Europa und die Förderung von Investitionen bleiben weiterhin von zentraler Bedeutung. Der Unionshaushalt ist ein wichtiges Instrument in diesem Zusammenhang. Die drei Vorsitze werden im Hinblick auf das jährliche EU-Haushaltsverfahren und den neuen mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für den Zeitraum nach 2020 eng zusammenarbeiten. Intelligente Investitionen in Humankapital und grenzüberschreitende Infrastruktur, einschließlich Digitalisierung, Transport und Energie gemäß dem Stabilitäts- und Wachstumspakt, werden weiterhin Priorität für die drei Vorsitze haben. Synergieeffekte, Kohärenz und Konsistenz innerhalb der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds sowie zwischen ihnen und den zentral verwalteten Fonds werden gefördert.

Betreffend die Zuständigkeit des bmvit umfasst dieser Schwerpunktbereich die Connecting Europe Facility in Bezug auf Verkehr und Telekommunikation.

Für die EU-Finanzperiode 2014-2020 wurde die bis dahin geltende TEN-Finanzierungsverordnung durch die Verordnung betreffend die Connecting Europe Fazilität (CEF-Verordnung) ersetzt. Die CEF-Verordnung wurde am 11. Dezember 2013 vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedet und am 20. Dezember 2013 im Amtsblatt der Europäischen Union kundgemacht (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129ff). Sie bezieht sich neben Energie und Telekom vor allem auf den Bereich Verkehr. Österreich hatte in diesem Zusammenhang stets eine hohe Dotierung der CEF-Mittel Verkehr im EU-Haushalt unterstützt.

Von österreichischer Seite konnten im Verkehrsbereich effektive EU-Zuschüsse für große österreichische Schienenvorhaben im Rahmen der TEN-Kernnetzkorridore erreicht werden. Schienenprojekte bilden den Schwerpunkt der österreichischen Anträge. Bislang wurden im Rahmen der Connecting Europe Fazilität EU-Zuschüsse in Höhe über 700 Mio. € für Österreich betreffende Verkehrsvorhaben zugesprochen, die zu rund 94% den Schieneninfrastrukturbereich (insb. Brenner Basistunnel und Koralmbahn) betreffen.

Österreich sieht in der Umsetzung von TEN-V einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und Österreichs und zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen. Das österreichische Investitionsprogramm in die Verkehrsinfrastruktur liefert den erforderlichen Beitrag zur Realisierung des TEN-V in Österreich. Mit dem von der Bundesregierung beschlossenen Rahmenplan der ÖBB 2017-2022 sind z.B. die Finanzierungsgrundlagen für die Umsetzung des TEN-V Kernnetzes auf der Schiene in Österreich geschaffen.

Österreich wird sich auch weiterhin für eine ausreichende Dotierung dieses Bereichs sowie die Möglichkeit der hohen Zuschussquoten aussprechen.

Weitere Schritte

Neben diesen im Trio Programm genannten Themen wird sich der Rat mit folgenden konkreten Themen befassen:

1. Bereich Verkehr

Schienerverkehr

Fahrgastrechte

- Ziele:

Mit dem Vorschlag für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung) soll eine Förderung einheitlicher bzw. gestärkter Rechte für die Fahrgäste erfolgen und gleichzeitig eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors erzielt werden. Im Wesentlichen können folgende Änderungen hervorgehoben werden:

- Einschränkung der Ausnahmebestimmungen vom Geltungsbereich der Verordnung (z.B. keine Ausnahmemöglichkeit mehr für den grenzüberschreitenden Nah- und Regionalverkehr),
- Stärkung der Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität,
- Umfassendere Information der Fahrgäste über ihre Rechte,
- Festlegung von klaren Fristen und Verfahren sowie Verantwortlichkeiten bei der Behandlung von Beschwerden (bspw. wird ein klares Verfahren mit einer sechsmonatigen Beschwerdefrist sowie Verantwortlichkeiten bei der Behandlung von Beschwerden festgelegt),
- Normierung eines Nichtdiskriminierungsgebots, das nicht nur auf die Staatsangehörigkeit, sondern auch auf den Aufenthaltsort des Kunden bzw. Niederlassungsort des Unternehmens abstellt,
- Einfügung einer Klausel zur Befreiung von der Zahlung einer Entschädigung bei höherer Gewalt unter bestimmten Voraussetzungen für ein Eisenbahnunternehmen: So sollen nach der neu eingefügten Klausel der Höheren Gewalt Eisenbahnunternehmen künftig von der Pflicht zur Entschädigungsleistung bei Verspätungen und Zugausfällen befreit sein, wenn die Verspätung auf außer-gewöhnliche Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen zurückzuführen sind und die Verspätung auch dann nicht hätte vorhergesehen oder verhindert werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen getroffen worden wären.

- Stand:

Im Rahmen des EU Verkehrsministerrates am 5.12.2017 erfolgte eine Information der estnischen EU-Präsidentschaft über die bisherigen Verhandlungen, in denen erst ein Teil des Vorschlages von der Kommission präsentiert wurde. Die konkrete detaillierte inhaltliche Behandlung wird unter bulgarischem Ratsvorsitz im 1. Halbjahr 2018 beginnen, wobei nur sehr wenige Ratsarbeitsgruppensitzungen geplant sind. In Abhängigkeit des Fortschritts der Diskussionen unter BG-Präsidentschaft wird Österreich die Arbeiten an diesem Dossier fortsetzen.

- Österreichische Haltung:

Die Intention der Kommission zur Schaffung eines angemessenen Gleichgewichtes zwischen der Stärkung der Fahrgastrechte auf der einen Seite und der Entlastung der Eisenbahnunternehmen auf der anderen Seite, insbesondere die Stärkung der Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie die Schaffung von

klaren Zuständigkeiten und Verfahrensregeln im Beschwerdeverfahren ist grundsätzlich zu begrüßen. Da es jedoch notwendig ist, alle Regelungen im Detail auf ihre Auswirkungen zu prüfen, erfolgt derzeit eine umfassende Prüfung der einzelnen Regelungen incl. Erläuterungen und umfangreicher Folgenabschätzung.

Schiffsverkehr

Hafenauffangeinrichtung

- Ziele:

Änderung der derzeit geltenden RL 2000/59/EG im Hinblick auf eine weitere Harmonisierung der Anwendung in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie eine Verbesserung der Effizienz der in der RL vorgesehenen Maßnahmen zur Abfallentsorgung. Die administrativen Belastungen für die beteiligten Wirtschaftstreibenden sollen dabei möglichst gering bleiben oder sogar reduziert werden.

- Stand:

Vorlage des EK-Vorschlags voraussichtlich Anfang 2018

- Österreichische Haltung:

Als Binnenland ohne eigene Seeschiffahrtsflotte kann Österreich eine neutrale, konstruktive Position vertreten.

Ausbildung von Seeleuten

- Ziele:

Aufgrund der im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommenen Änderung des Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) ist es erforderlich, die RL 2008/106/EG an den neuen internationalen Rechtsrahmen anzupassen.

- Stand:

Die EK unterzieht das Vorhaben einer REFIT-Analyse. Die Vorlage des EK-Vorschlags könnte im April 2018 erfolgen. Die Behandlung unter österreichischem Ratsvorsitz hängt von den Fortschritten der bulgarischen Präsidentschaft ab.

- Österreichische Haltung:

Da Österreich über keine eigene Seeschiffahrtsflotte verfügt, ist es von den geplanten Änderungen sachlich nicht betroffen und steht dem Vorschlag daher neutral gegenüber.

Anerkennung von Zeugnissen für Seeleute

- Ziele:

Aufgrund der im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) angenommenen Änderung des STCW-Übereinkommens ist es erforderlich, die RL 2005/45/EG an den neuen internationalen Rechtsrahmen anzupassen.

- Stand:

Die EK unterzieht das Vorhaben einer REFIT-Analyse. Die Vorlage des EK-Vorschlags könnte im April 2018 erfolgen. Die Behandlung unter österreichischem Ratsvorsitz hängt von den Fortschritten der bulgarischen Präsidentschaft ab.

- Österreichische Haltung:

Da Österreich über keine eigene Seeschiffahrtsflotte verfügt, ist es von den geplanten Änderungen sachlich nicht betroffen und steht dem Vorschlag daher neutral gegenüber.

Landverkehr

Kombinierter Verkehr (Überarbeitung Richtlinie 92/106/EWG)

- Ziele:

Ziel dieses Richtlinien-Vorschlags ist es, eine Aktualisierung, Konkretisierung und Ergänzung der bestehenden Richtlinie zum Kombinierten Verkehr (=KV) aus dem Jahr 1992 vorzunehmen und damit die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf alternative und emissionsärmere Verkehrsträger voran zu treiben. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Weißbuchs für Verkehr von 2010 und der Umsetzung des Pariser Abkommens zum Klimawandel. Konkret sollen nicht mehr anwendbare Artikel der geltenden Richtlinie aus 1992 gestrichen werden, die Definition zum Kombinierten Verkehr 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 RL-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. In der Ratsarbeitsgruppe Intermodales wurde der Vorschlag unter estnischer Ratspräsidentschaft am 27.11.2017 erstmals vorgestellt, eine weitere Behandlung unter bulgarischer Präsidentschaft ist bereits fixiert. Nach gegenwärtigem Informationsstand wird eine inhaltliche Einigung im EU-Verkehrsministerrat unter BG Präsidentschaft im Juni 2018 angestrebt. Sollte dies gelingen, wird sich Österreich während seiner EU-Ratspräsidentschaft um eine inhaltliche Einigung mit dem EP bemühen.

- Österreichische Haltung:

Die grundsätzlichen Zielsetzungen des Vorschlags – Reduzierung der negativen externen Effekte des durchgehenden Straßengüterverkehrs durch Förderung des umweltfreundlicheren Kombinierten Verkehrs – und eine inhaltliche Konsolidierung werden von Österreich natürlich unterstützt. Gerade im Jahr der Multimodalität 2018 beabsichtigt Österreich daher diesen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie während seiner EU-Ratspräsidentschaft auch prioritär aufzugreifen.

Dennoch sind einige Elemente des Vorschlags aus österreichischer Sicht nicht optimal. So sollte jedenfalls versucht werden, einen Straßentransit Österreichs im KV-Vor- und – Nachlauf und den damit verbundenen Vergünstigungen zu verhindern. Ebenso erscheinen beispielsweise die Berichtspflichten der MS teilweise unverhältnismäßig.

Luftverkehr

Wettbewerbsschutz

- Ziele:

Die Verordnung 868/2004 hat das Ziel die Schädigung von Luftfahrtunternehmen (LFU) der Gemeinschaft durch unlautere Preisbildungspraktiken von und Subventionen an Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu verhindern. Seit ihrem Erlass 2004 wurde allerdings kein einziges Verfahren im Sinne der Verordnung (VO) eröffnet.

- Stand:

Die Europäische Kommission (EK) hat im Juni 2017 einen Vorschlag für eine Nachfolgeregelung und die Aufhebung der VO 868/2004 unterbreitet. Wenn unter der BG Präsidentschaft eine Allgemeine Ausrichtung des Rates erzielt wird, kann unter der österreichischen Präsidentschaft mit den Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament (EP) begonnen werden.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt den Vorschlag, da

- es keine effektive völkerrechtliche Handhabe und wenig bilaterale Möglichkeiten zur Bekämpfung von wettbewerbsschädigenden Praktiken gibt und die EU-Regelung Vorbildwirkung für eine globale Lösung haben könnte;
- die MS keine Rechte aus EU-Abkommen ableiten können und ein gemeinsames Vorgehen der MS mehr Gewicht hat als nationalstaatliches Handeln;
- die Mitsprache der MS auch weiterhin im Wege von Durchführungsrechtsakten garantiert werden soll.

Die Neufassung darf allerdings nicht so weit gehen, dass die Kommission in Verkehrsrechte, die von MS bilateral verhandelt wurden oder werden, eingreifen kann.

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

Weltraum

Im Zusammenhang mit dem nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) wird die EK auch ein Paket an sektorspezifischen Vorschlägen vorlegen. Im Weltraumbereich ist – laut den bisher bekannten Informationen – mit folgenden Vorschlägen zu rechnen:

- Fortsetzung des Copernicus-Programms zur Erdbeobachtung;
- Fortsetzung des europäischen Satellitennavigationssystems (EGNSS/ Galileo und EGNOS);
- Programm für die behördliche Satellitenkommunikation;
- Programm zur Beobachtung und Verfolgung von Objekten im Weltraum und zur Überwachung des Weltraums.

Darüber hinaus dürften die einzelnen Programme um eine übergreifende Governance-Regelung, inklusive EGNSS-Agentur (GSA), ergänzt werden.

Die Vorschläge sollten im Mai/Juni 2018 von der Europäischen Kommission vorgelegt werden. In Vorbereitung auf die kommenden Kommissionsvorschläge hat der Rat (Rat „Wettbewerbsfähigkeit“ im Falle von Copernicus und Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ im Falle von EGNSS/Galileo und EGNOS) im Dezember 2017 Schlussfolgerungen verabschiedet. Im Zusammenhang mit Copernicus wird in den Schlussfolgerungen insbesondere

betont, dass Copernicus das weltweit umfassendste Erdbeobachtungsprogramm ist und es weiterhin eine zentrale Rolle dabei spielen soll, den unabhängigen Zugang Europas zu strategischen Geoinformationen zur Unterstützung zahlreicher politischer Maßnahmen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene sicherzustellen. Die Kontinuität der Infrastruktur und die Zukunftsfähigkeit seiner Dienste, Daten und Informationen sind daher für den langfristigen Erfolg des Programms und den langfristigen Aufbau des Ökosystems von Erdbeobachtungsdaten in Europa entscheidend.

Im Zusammenhang mit EGNSS/ Galileo und EGNOS wird ebenfalls auf die Kontinuität der Infrastruktur und die Nachhaltigkeit der Dienste, die für den langfristigen Erfolg von entscheidender Bedeutung sind, hingewiesen. Ohne dem nächsten MFR vorgreifen zu wollen, wird betont, dass angemessene Ressourcen bereitgestellt werden müssen um das Potential dieses Programms in vollem Umfang auszuschöpfen und ein positives und berechenbares Investitionsklima im nachgelagerten Sektor zu schaffen. Schließlich sollen – laut Schlussfolgerungen – die Vermarktung der Dienste von Galileo und EGNOS beschleunigt und gleichzeitig auch die Integration der Dienste in anderen Bereichen, wie z.B. Finanzdienstleistungen und intelligente Verkehrssysteme, vorangetrieben werden.

Wichtige Daten (Stand Jänner 2018):

Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie:

7./8. Juni 2018	Rat Telekommunikation/Verkehr in Luxemburg
3./4. Dez. 2018	Rat Verkehr/Telekommunikation in Brüssel

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

31. Jan. bis 2. Feb. 2018	Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit in BG
12./13. März 2018	Rat Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel
28./29. Mai 2018	Rat Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel
16./17. Juli 2018	informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit in Wien
27./28. Sept. 2018	Rat Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel
29./30. Nov. 2018	Rat Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel

