

JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2010

AUF DER GRUNDLAGE DES LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION SOWIE DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES

A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMM DER KOMMISSION

1) Aufbau des Arbeitsprogramms der EK für 2010

Das am 31.3. 2010 vorgelegte Arbeitprogramm der Kommission für 2010 „Jetzt handeln“ [KOM (2010) 135 endg.] folgt dem Format des letztjährigen Arbeitsprogramms: Im 1. Teil der Mitteilung werden auf 12 Seiten die Ziele und Initiativen der EK vor dem Hintergrund der Bewältigung der Krise und gleichzeitiger Bewahrung einer sozialen Marktwirtschaft in Europa und im Hinblick auf eine Agenda für Bürgernähe sowie auf eine Externe Agenda dargelegt. Dabei wird teilweise auf die in Anhang 1 aufgelisteten 34 strategischen Initiativen Bezug genommen. Anschließend werden Maßnahmen erläutert, die auf die effiziente Nutzung und Modernisierung bestehender Instrumente der EU abzielen. Der 2. Teil des Arbeitsprogramms 2010 besteht aus 4 Anhängen:

- Anhang 1 -Verzeichnis der strategischen Initiativen mit **geplanter Annahme 2010**
- Anhang 2 – Verzeichnis **möglicher weiterer strategischer** und vorrangiger Initiativen
- Anhang 3 - Verzeichnis der **Vereinfachungsinitiativen**
- Anhang 4 – **Rücknahme** anhängiger Rechtsetzungsvorschläge

2) Prioritäten für 2010

Das Legislativ- und Arbeitsprogramm der EK steht heuer unter dem Titel „Jetzt handeln“. Dabei werden folgende Prioritäten angeführt:

Bewältigung der Krise und Bewahrung der sozialen Marktwirtschaft in Europa

Die aktuelle Wirtschafts- und Finanzkrise hat die Kommission zu drei strategischen Maßnahmen mit folgenden Zielen veranlasst:

- Verstärkte wirtschaftspolitische Überwachung und Abstimmung sowie mehr politische Einflussnahme im Euro-Raum
- Beitrag zu einer nachhaltigen Stabilisierung der öffentlichen Finanzen (Monitoring Maßnahmen; Haushaltskonsolidierung)
- Gewährleistung stabiler, verantwortungsvoller Finanzmärkte im Dienste der Gesamtwirtschaft (europäische Kontrollarchitektur ab 2011; neue Vorschläge für Derivatemarkte, Leerverkäufe Einlagensicherungssysteme u.a.; wirksame Krisenmanagementinstrumente; Maßnahmen zur schrittweisen Einstellung der Sondermaßnahmen bei einer Konjunkturerholung)

Da in den kommenden Monaten die Europa-2020-Leitinitiativen durch Maßnahmen konkretisiert werden sollen, wird die EK Vorschläge hierzu in verschiedenen Mitteilungen vorlegen. Darunter sind u.a. die folgenden - für das bmvit relevanten - Mitteilungen:

- „Eine digitale Agenda für Europa“ (zur raschen Verbreitung von Hochgeschwindigkeits-Internet; zur besseren Nutzung der Möglichkeiten die die Digitaltechnik Privathaushalten und Unternehmen bietet)
- „Europäischer Plan für Forschung und Innovation“ (zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Forschung, Kreativität und Innovation in Europa, einschließlich Öko-Innovation)
- „Ressourcenschonendes Europa“ (Wachstum von Ressourcenverbrauch abkoppeln, Maßnahmen für den Klima- und den Umweltschutz, für Artenvielfalt und eine umweltschonendere Mobilität; Vorlage eines Plans mit den wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung des Energieeinsparungsziels von 20 % in der Bau- und der Transportbranche). Für 2010 plant die EK die Entwicklung einer Vision, die Europa bis 2050 zu einer kohlenstoffarmen, ressourcenschonenden und klimaneutralen Wirtschaft macht (Entkarbonisierung des Energie- und des Verkehrssystems).

Zur Beseitigung von Engpässen und Verbindungslücken in Europa, wie dies in den Europa-2020-Leitinitiativen vorgesehen ist, sind von Seiten der EK im Jahr 2010 insbesondere folgende strategische Initiativen geplant:

- Mitteilung über die Neuordnung des Binnenmarkts
- Verordnung über die Anforderungen an die Übersetzung künftiger EU-Patente zur Lösung von Fragen der Übersetzung, die für die Einführung des EU-Patents von wesentlicher Bedeutung sind.
- Weißbuch zum Verkehr: Darin soll eine Strategie und ein Aktionsplan für die Verkehrspolitik und die Verkehrsinfrastruktur für die nächsten zehn Jahre mit dem Ziel eines nachhaltigen Verkehrs entwickelt werden. Dafür bedarf es Maßnahmen zur Beseitigung von Wettbewerbshindernissen, der Umstellung auf ein Verkehrssystem, das weniger von fossiler Energie abhängt, sowie Verbesserungen der aktiven und passiven Sicherheit und der Arbeitsbedingungen.
- Maßnahmenpaket zur Energieinfrastruktur

Weitere prioritäre Handlungsfelder

- Eine Agenda für Bürgernähe: Der Mensch im Mittelpunkt der EU-Massnahmen
- Die externe Agenda: Eine einflussreiche Europäische Union, die mit einer Stimme spricht

Modernisierung der Instrumente und der Arbeitsweise der Union

Einer der Schwerpunkte der Tätigkeit der EK wird 2010 darin bestehen, schon vorhandene politische Instrumente wirksam zu nutzen und den Weg für ihre Modernisierung zu ebnen. In der gegenwärtigen Wirtschaftslage sind die beschäftigungspolitischen und sozialen Auswirkungen von besonderer Bedeutung. Die EK wird dies im Zuge der **Folgenabschätzung** künftig noch eingehender analysieren. Weiters wird eine vollständige **Ex-post-Evaluierung** Voraussetzung für die Überarbeitung wichtiger Rechtsakte sein. Zur Überprüfung der Effektivität wird die EK ab diesem Jahr in ausgewählten Politikbereichen die Gesamtheit der Vorschriften **Eignungstests** unterziehen. Dabei sollen übertriebener Verwaltungsaufwand, Überschneidungen, Lücken, Unvereinbarkeiten und/oder veraltete Maßnahmen aufgedeckt werden, die im Laufe der Zeit entstanden sind. Pilotversuche werden 2010 in den Bereichen Umwelt, Verkehr, Beschäftigung und Sozialpolitik sowie Industriepolitik in Angriff genommen.

In den kommenden Jahren wird die Kommission zahlreiche (46) **Vereinfachungs-vorschläge** unterbreiten sowie eine Reihe von Vorschlägen zurücknehmen. Hinsichtlich der korrekten **Umsetzung** wird die EK zusätzliche Anstrengungen unternehmen, um die Mitgliedstaaten bei der rechtzeitigen Umsetzung neuer Rechtsakte zu unterstützen.

Die **Öffentlichkeitsarbeit** der EK wird sich auf die drei gemeinsamen Prioritäten konzentrieren: Unterstützung der konjunkturellen Erholung und Mobilisierung neuer Wachstumsquellen; Klimamaßnahmen und Energie; Gewährleistung, dass der Vertrag von Lissabon eine positive Wirkung für die Bürger entfaltet.

Weiters soll eine **Anpassung des EU-Finanzrahmens** im Dienste der politischen Prioritäten erfolgen. Im Zusammenhang mit den Vorbereitung des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens wird die Kommission im Verlauf des Jahres 2010 mit Interessenträgern eingehende Konsultationen über die künftige Ausrichtung der EU-Ausgabenpolitik durchführen. Diese Arbeit wird sich auf die Leitlinien der Haushaltsüberprüfung stützen und in die Erarbeitung der 2011 vorzulegenden Vorschläge der Kommission für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen eingehen.

3) Vorhaben der EK

→ **Strategische Initiativen – Vorhaben im Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):**

Strategische Initiativen – Vorhaben im Bereich IKT-Telekommunikation/Post

Europäische Digitale Agenda:

Die bisherige Strategie zur Förderung der Informationsgesellschaft nach 2010 („i2010“) hat stark zur Entwicklung der Telekommunikationsbranche beigetragen. Da das i2010-Programm jedoch im Jahr 2010 ausläuft, bedarf es einer neuen „Digitalen Agenda“ (nunmehrige Neubezeichnung der „post-i2010-Strategie“).

- Ziel:

Erzielen nachhaltiger wirtschaftlicher und sozialer Vorteile (kohlenstoffarme, wissensbasierte und wettbewerbsorientierte Wirtschaft) durch Ausnützen der ICT (Information and Communication Technologies) Potentiale.

Dies erfordert Maßnahmen in den verschiedensten Bereichen wie z.B.: Stärkung des digitalen Binnenmarktes, Förderung von Investitionen in, sowie Ausbau von, Netzwerken der nächsten Generation (NGN), Frequenzmanagement, Umfang/Konzept des Universaldienstes, etc.

- Aktueller Stand:

Für Mai 2010 wird die Vorlage der Mitteilung der EK zur „Europäischen Digitalen Agenda“ erwartet, die einen Aktionsplan mit konkret vorgeschlagenen Maßnahmen enthalten soll. Für den formellen EU-Ministerrat Telekommunikation am 31. Mai 2010 ist die Annahme einer Ratsentschließung bzw. Schlussfolgerungen des Rates zu dieser EK-Mitteilung geplant, die dem darauf folgenden Europäischen Rat am 17./18. Juni 2010 vorgelegt werden soll. Eine weitere Behandlung wird voraussichtlich unter belgischer Ratspräsidentschaft erfolgen.

IKT-Infrastrukturen:

Österreich begrüßt die EK-Initiative „Europa 2020 - Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ und nimmt in diesem Zusammenhang auch die Herausforderungen der neuen „Europäischen Digitalen Agenda“ an, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen aus einem digitalen Binnenmarkt auf Grundlage des schnellen bzw. ultraschnellen Internet und interoperabler Anwendungen zu ziehen.

- Ziele:

Konkrete Maßnahmen werden in Umsetzung des Aktionsplans erfolgen, der sich aus der für Mai 2010 in Aussicht genommenen Mitteilung der EK zur „Europäischen Digitalen Agenda“ ergeben wird.

- Aktueller Stand:

Es ist davon auszugehen, dass die EK den von den Mitgliedstaaten bekanntgegebenen Prioritäten Rechnung tragen wird, vor allem einem verbesserten Breitbandzugang für alle, insbesondere für ländliche und von konventioneller Infrastrukturausstattung benachteiligte Gebiete, und entsprechende Regelungen vorschlagen wird.

- Österreichische Position:

Österreich sieht den Vorschlägen der EK mit Interesse entgegen.

Das bmvit fördert 2010 verstärkt die Entwicklung von innovativen Dienstanwendungen im Rahmen des Förderprogramms AT:net sowie die Modernisierung und den Ausbau von Hochleistungsbreitband-Zugängen (Breitband Austria 2013). Das koordinierte Zusammenwirken von BKA, BMF, bmvit und BMWJF im heuer eingerichteten Kompetenzzentrum Internetgesellschaft (KIG) wird die flankierende Strategieentwicklung Österreichs im Kontext der Unions-Strategien nachhaltig stärken.

Ziele auf nationaler Ebene:

- Breitbandverfügbarkeit von mind. 25 Mbit/s für alle HH bis 2013
- Realisierung des „Internets der Zukunft“ auf Basis NGN
- Preiswerte, innovative und zuverlässige IT-Anwendungen
- Aufrechterhaltung der Marktdynamik (Abfederung der Investitionsrisiken)
- Mehrjährige Planung auf strategischer Basis

aktueller Stand auf nationaler Ebene:

- 98% BB-Verfügbarkeit bis 2 Mbit/s
- keine Bewirtschaftung von Risikozonen
- Strategieentwicklung auf nationaler Ebene (KIG, IKT-Plattform, Future Internet, etc.) und Mitwirkung auf internationaler Ebene (CIP)

Planung auf nationaler Ebene:

- Verstärkung des Wettbewerbs der Telekommunikations-Anbieter in ländlichen Regionen – Förderungsprogramm „Breitband Austria 2013“
- Förderung nach dem Wettbewerbsprinzip und mit hohem Leverage-Effekt
- Rasche Markteinführung von neuen Entwicklungen (kurzer Innovationszyklus) – Förderungsprogramm „AT:net“
- Koordinierte Abstimmung zwischen Wirtschaft, Verwaltung und Politik durch maßvolle, aber effektive Regulierung (RTR)

Alle im Folgenden erwähnten Punkte, die in Arbeitsprogramm unter Anhang II aufgelistet sind, sind als Teilstücke des Gesamtkonzepts „**Digitale Agenda**“ zu sehen.

Empfehlung zu NGN (Netzwerke der nächsten Generation)

- Ziel:

„Leitfaden“ für nationale Regulierungsbehörden im Hinblick auf die einheitliche regulatorische Behandlung von Netzwerken der nächsten Generation und damit verbundenen Fragen (Investitionsrisiken, Zugangsverpflichtungen, Risikoausgleich,...).

- Aktueller Stand:

Die Vorlage des Empfehlungsentwurfs an den Kommunikationsausschuss wird für Mai 2010 erwartet. Die EK möchte die Empfehlung noch vor dem Sommer annehmen.

- Österreichische Position:

Grundsätzlich begrüßt Österreich die Erarbeitung von Leitlinien als Möglichkeit zur Erhöhung der Rechtssicherheit. Der Inhalt wird nach der Vorlage genau zu prüfen sein.

Radio Spectrum Policy Programme

- Ziel:

Die Erstellung dieser mehrjährigen Programme (im Zusammenwirken mit dem Europäischen Parlament) wurde durch den neuen EU Telekommunikations- Rechtsrahmen eingeführt. Es geht dabei um die Definition längerfristiger, strategischer Ziele für die EU-Frequenzpolitik.

- Aktueller Stand:

Mit der Vorlage eines Legislativvorschlags ist nicht vor Ende 2010 zu rechnen.

- Österreichische Position:

Österreich hat den entsprechenden Bestimmungen im Rechtsrahmen zugestimmt. Der Inhalt wird nach der Vorlage zu prüfen sein.

Zukunft / Umfang des Universaldienstes

- Ziel:

Überprüfung des Umfangs und des Konzepts des Universaldienstes

- Aktueller Stand:

Die öffentliche Konsultation findet im 1. Hj. 2010 statt. Daran anschließend wird die EK in einer Mitteilung die Ergebnisse darlegen und überprüfen, ob und welche Änderungen am Konzept erforderlich erscheinen.

Mit der Vorlage allfälliger Legislativvorschläge (Änderung der Universaldienst Richtlinie) ist nicht vor Anfang 2011 zu rechnen.

- Österreichische Position:

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind abzuwarten.

Primär wird sich die Frage stellen, ob Breitband und Mobilfunk Teil des Universaldienstes werden sollen. Ebenso werden die Finanzierungskonzepte zu überprüfen sein.

Überprüfung der Roaming Verordnung

- Ziel:

Gemäß der Roaming Verordnung muss die EK bis 30. Juni 2011 über die Anwendung der Roaming Verordnung berichten und beurteilen, ob die Ziele erreicht wurden oder weitergehende Maßnahmen erforderlich sind.

- Aktueller Stand:

Es ist davon auszugehen, dass die EK insbesondere den Bereich Daten Roaming als nach wie vor bestehendes Problem identifizieren und entsprechende Regelungen vorschlagen wird.

- Österreichische Position:

Der für Juni 2011 erwartete Bericht der EK ist abzuwarten.

IKT – Informations- und Kommunikationstechnologien:

Öffentlich-private Partnerschaft zum Internet der Zukunft:

- Ziel:

Es ist davon auszugehen, dass die Initiative zur Digitalen Agenda auch auf innovationspolitische Schwerpunkte wie die Public Private Partnership Initiative zum künftigen Internet Bezug nehmen wird. Wesentliche Teile dieser PPP sollen im Rahmen des ICT-Programms des 7. EU-Rahmenprogramms für FTE in den Jahren 2011 bis 2013 implementiert werden. Diese PPP Initiative setzt sich zum Ziel, im Rahmen einer konzertierten europäischen Aktion die strukturellen und technischen Voraussetzungen für die Anpassung der Wirtschaft, der elektronischen wie physischen Infrastrukturen und einer zunehmend vernetzten Gesellschaft an die künftigen Entwicklungen des Internet zu legen. Durch einen homogenen und koordinierten Ansatz sollen eine sogenannte "Core Plattform" und darauf aufbauend regionale Implementierungsaktivitäten gesetzt werden (sog. "Use Cases").

- aktueller Stand:

Die Vorlage eines Legislativvorschlags zum 8. EU-Rahmenprogramm für FTE ist 2011 zu erwarten. Eine Fortführung des ICT-Programms hängt von diesem EK-Vorschlag ab. Es ist generell darauf hinzuweisen, dass die federführende Kompetenz für das EU-Rahmenprogramm für FTE beim BWF liegt.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat sich zum PPP des Internets der Zukunft frühzeitig für künftige Entwicklungen positioniert und bereits 2009 eine nationale Technologieplattform (Future Internet Austria) ins Leben gerufen, der wesentliche Akteure des Sektors aus Industrie, Forschung und öffentlicher Hand angehören. Im Rahmen dieser Plattform laufen derzeit intensive Vorbereitungen an den bevorstehenden Europäischen Ausschreibungen. Es ist zu erwarten, dass 2-3 starke österreichische Konsortien im Bereich der "Use Cases" für die Bereiche Verkehr und e-Government an dieser Initiative teilnehmen werden.

Europäischer Plan für Forschung und Innovation

Es wird darauf hingewiesen, dass sich für das bmvit die Zuständigkeit auf die wissenschaftlich-technische Forschung und Innovation erstreckt, während das BMWF für die wissenschaftliche Forschung und das BMWFJ für die gewerblich-industrielle Forschung und Innovation zuständig sind.

- Ziele:

Ziel eines Europäischen Plans für Forschung und Innovation ist es, gesamteuropäische Synergien und einen europäischen Mehrwert in der FTI-Politik zu nützen, kritische Massen zu bilden und zu einer besseren Abstimmung der FTI-Politiken der Mitgliedstaaten beizutragen.

- Aktueller Stand:

Der Europäische Rat im Dez. 2008 forderte einen Innovationsplan ein:

The European Council calls for the launching of a European plan for innovation, combined with the development of the European Research Area and with reflection on the future of the Lisbon Strategy beyond 2010, encompassing all the conditions for sustainable development and the main technologies of the future (inter alia energy, information technology, nanotechnologies, space technology and services derived from it, and life sciences).

Daraufhin legte die Kommission Einschätzungen des bisher Erreichten vor, u. a. eine Mitteilung (12905/09) zur „Überarbeitung der Innovationspolitik der Gemeinschaft in einer Welt im Wandel“. Diese diente als Ausgangspunkt für eine öffentliche Konsultation über die EU-Innovationspolitik im Sept.-Nov. 2009 und eine online-Konsultation des Business Panels im Juli-Aug. 2009. Aufbauend auf diese Vorarbeiten beabsichtigt die EK, im Herbst 2010 einen Plan für Forschung und Innovation vorlegen.

- Österreichische Position:

Österreich gehört mittlerweile zu den forschungsintensivsten Ländern der EU und profitiert überdurchschnittlich von den EU-Forschungsrahmenprogrammen. Es hat daher ein besonderes Interesse, dass die EU entsprechend viele Mittel in den FTI-Bereich investiert und dort Akzente setzt. Gleichzeitig geht es aber auch darum, dass die Interessen von kleineren bzw. mittleren EU-Mitgliedstaaten wie Österreich gewahrt werden.

Verordnung über die Anforderungen an die Übersetzung künftiger EU-Patente

- Ziele:

Die Verordnung soll die Übersetzungsregelungen künftiger EU-Patente festlegen, welche in der Verordnung über das EU-Patent nicht enthalten sind (der Vertrag von Lissabon ermöglicht diesen separaten Rechtsakt).

- Stand:

Am Ministerrat Wettbewerbsfähigkeit im Dezember 2009 konnte ein Vorschlag für eine Verordnung des Rates über das Patent der Europäischen Union (vormals Gemeinschaftspatent genannt) angenommen werden. Angesichts der jahrzehntelangen Bemühungen um die Verwirklichung eines einheitlichen Rechtstitels für Patente innerhalb der EU, darf dies als Meilenstein angesehen werden. Zudem wird damit einem zentralen Anliegen der Wirtschaft entsprochen und ein wichtiger Beitrag zur Entfaltung Europas zu

einer wettbewerbs- und konkurrenzfähigen Wirtschaft geleistet. Weiters stellt die Einführung des EU-Patents einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des von der Europäischen Kommission ausgegebenen „Small Business Act“ für Europa, der die zentrale Rolle des Mittelstandes für die europäische Wirtschaft anerkennt, dar.

Das Gewicht dieser Errungenschaft relativiert sich allerdings im Lichte der Inkrafttretensbestimmung der Verordnung. So ist einer der seit jeher größten Knackpunkte – nämlich die Sprachenfrage bzw. Übersetzungsregelung – aus der Verordnung ausgeklammert worden. Die Übersetzungsregelung für das EU-Patent wird in einer gesonderten Verordnung zu regeln sein, welche gemäß Art 118 AEUV einstimmig angenommen werden muss.

Die Verordnung über das EU-Patent bestimmt ausdrücklich, dass sie zusammen mit dieser gesonderten Verordnung über die Übersetzungsregelung in Kraft tritt. Auch zwischen den Mitgliedstaaten besteht Konsens darüber, dass die Verordnung gemeinsam mit der Verordnung über die Übersetzungsregelung und dem noch in Ausarbeitung befindlichen Übereinkommen betreffend das Gerichtssystem ein Gesamtpaket darstellt. All diese Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt und sollen daher – um ihre bestmögliche Wirkung zu erzielen – gemeinsam in Kraft treten.

Seitens der spanischen Ratspräsidentschaft wurde die Vorlage eines Verordnungsentwurfs über die Anforderungen an die Übersetzung künftiger EU-Patente für das erste Halbjahr 2010 angekündigt. Dies ist bislang nicht erfolgt.

- Österreichische Haltung:

Österreich sieht der Vorlage eines Verordnungsentwurfs über die Übersetzungsregelung künftiger EU-Patente interessiert entgegen. Die grundsätzliche Einigung, die beim EPA entwickelten Tools zur Maschinenübersetzung für sämtliche Sprachen der Mitgliedstaaten anzuwenden, jedoch im Falle eines Rechtsstreits den Patentinhaber zu verpflichten, eine vollständige und genaue Übersetzung vorzulegen, wird als konstruktiv unterstützt.

Weißbuch über die Zukunft des Verkehrs

- Ziele

Laut Angaben im EK Arbeitsprogramm soll das Weißbuch ein Aktionsprogramm für den Verkehr bis 2020 darstellen. Es soll einen Rahmen für die Aktivitäten der nächsten 10 Jahre in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Binnenmarktgesetzgebung, Entkarbonisierung des Verkehrs, Technologien im Zusammenhang mit Verkehrsmanagement und sauberen Fahrzeugen, die Nutzung von Standards, marktbasierter Instrumenten und Anreizen vorgeben. Es soll Aktivitäten identifizieren, um einen einheitlichen Verkehrsraum zu schaffen und um die Ziele der EU 2020 Strategie (wie insbesondere 3% des BIP in F&E und die 20-20-20 Ziele für Treibhausgase, erneuerbare Energien und Energieeffizienz) zu erreichen.

- Stand:

2009 wurde von Seiten der EK ein breit angelegter Konsultationsprozess durchgeführt: Das Weißbuch 2001 wurde hinsichtlich der Zielerreichung evaluiert, Studien über die künftigen Herausforderungen wurden erstellt sowie Stakeholderkonferenzen abgehalten. Auf Basis dessen legte die EK im Juni 2009 die Mitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ vor und die Mitgliedstaaten und Stakeholder des Verkehrsbereichs wurden aufgefordert, Stellungnahmen dazu abzugeben. Anlässlich des Verkehrsministerrates im Dezember legte die schwedische Präsidentschaft dem Rat Schlussfolgerungen zur Mitteilung der EK vor.

Nachdem die Verkehrsverlagerung nach eindringlichem Vorbringen Österreichs doch noch in die Schlussfolgerungen aufgenommen wurde (gegen den vehementen Widerstand der Mehrheit der MS) enthielten diese dennoch die Forderung dass im Verkehrsbereich ein Binnenmarkt „ohne Beschränkungen“ errichtet werden sollte. Österreich sprach sich nachdrücklich gegen eine derartige Passage aus, die bedeuten würde, dass im grenzüberschreitenden Verkehr keinerlei Einschränkungen des Verkehrs mehr gegeben sein dürften. Da sich dies auch auf Beschränkungen beziehen würde, die sogar gemeinschaftsrechtlich geboten sind, etwa aufgrund von Handlungsgeboten in Luftreinhaltevorschriften, aus Umweltschutzgründen oder im Bereich der Verkehrskontrollen, konnte Österreich eine solche Formulierung nicht akzeptieren. Die Präsidentschaft stellte daher fest, dass zu diesem Dossier keine Schlussfolgerungen des Rates verabschiedet werden konnten, sondern die vorgelegten Dokumente lediglich als eine Zusammenfassung des schwedischen Vorsitzes zu sehen sind.

All diese Arbeiten sollen nun in das zu erstellende künftige Weißbuch der EK einfließen, dessen Vorlage für Ende 2010 erwartet wird.

- Österreichische Haltung:

In den vergangenen Jahren hat sich Österreich immer wieder für die Umsetzung der bereits im Weißbuch 2001 enthaltenen Grundsätze (vor allem Verkehrsverlagerung und ausgewogene Verteilung des Verkehrsaufkommens, Entkopplung zwischen Verkehrs- und Wirtschaftswachstum, Herstellung der Kostenwahrheit, Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur) stark gemacht. Zahlreiche hierfür vorgesehene Legislativeakte wurden allerdings bis dato gar nicht oder sehr verspätet beschlossen. Es scheint, dass in den vergangenen Jahren und nun aktuell auch vor dem Hintergrund wirtschaftlich schwieriger Zeiten, zukunftsgerichtete, kurzfristig kostenintensive Maßnahmen nur schwer durchführbar sind bzw. keinen Konsens finden konnten.

Nicht nur in den im Dezember 2009 verhandelten Schlussfolgerungen sondern auch im aktuellen Bericht des Europäischen Parlamentes zur EK Mitteilung über die Zukunft des Verkehrs wurde bzw. wird von bisher verfolgten verkehrspolitischen Grundsätzen abgegangen. So soll beispielsweise nicht mehr Verkehrsverlagerung sondern nunmehr eine effiziente Nutzung aller Verkehrsmodi angestrebt werden. Die Internalisierung der externen Kosten soll bei allen Verkehrsträgern (gleichzeitig) erfolgen wodurch die ursprünglich durch Herstellung von Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr intendierte Attraktivierung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel wie etwa dem Binnenschiff oder der Schiene durch eine zu erwartende proportionale Verteuerung aller Verkehrsträger wieder zu Nichte gemacht würde. Das bmvit wird sich nichtsdestotrotz für die Beibehaltung der Zielsetzung der Verkehrsverlagerung auch im neuen Weißbuch als wesentlicher Grundpfeiler einer europäischen Verkehrspolitik einsetzen und auch künftig auf die Verfolgung nachhaltiger Verkehrskonzepte sowie Verkehrslenkungsinstrumente auf europäischer Ebene hinwirken.

→ mögliche weitere Initiativen – Vorhaben im Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Initiative nachhaltiger Verkehr: Revision der TEN-V Leitlinien

- Ziele:

Der Rechtsvorschlag zur Überarbeitung der derzeitigen TEN-V Leitlinien soll ein Kernnetz herausarbeiten, welches in höchstem Ausmaß zu den Zielen der TEN-V Verkehrspolitik beitragen soll. Er soll gemeinsam mit einem Bericht über die Fortschritte bei den prioritären TEN- V Projekten und der TEN-V Politik vorgelegt werden.

- Stand:

Im Grünbuch über die Überprüfung der TEN-V Politik werden unterschiedliche Optionen für den künftigen Aufbau der TEN-V vorgestellt. Die von der Kommission präferierte Option ist jene, die eine Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz vorsieht. Das Kernnetz umfasst ein – geographisch festgelegtes – vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule, um die Integration der verschiedenen Aspekte der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

Die derzeitigen prioritären Projekte stellen teilweise zwar wichtige Achsen dar, bilden aber kein konsistentes Netz und binden auch wesentliche Punkte wie Häfen unzureichend ein. Diese Gesichtspunkte soll das Kernnetz nun erfüllen.

TEN – Projekte sollen zukünftig nur dann Zuschüsse erhalten, wenn sie Teil des Kernnetzes sind.

Derzeit erarbeitet die Kommission eine Methodologie zur Revision der Leitlinien. Folgende Arbeitsgruppen sind eingesetzt:

1. Methodologie der TEN-V Planung
2. Integration der Verkehrspolitik in die TEN-V Planung
3. Intelligente Transportsysteme und neue Technologien im Rahmen von TEN-V
4. TEN-V Verbindungen
5. TEN-V Finanzierung
6. Rechtliche Aspekte zu TEN-V

Die bisher vorliegenden Ergebnisse aus der Methodengruppe können folgend zusammengefasst werden:

Die „geographische Säule“ des Kernnetzes soll folgende Eigenschaften aufweisen:

- Multimodalität,
- Kohärente Umfassung der gesamte EU (die einzelnen Elemente bilden kontinuierliche Achsen und orientieren sich am Potential der Verkehrsnachfrage im Langstreckenverkehr.)
- Einschluss der wesentlichen Häfen und Flughäfen
- Verbindung der wichtigen Knoten innerhalb der EU und
- Anschluss an die Infrastruktur zu Nachbarländern.

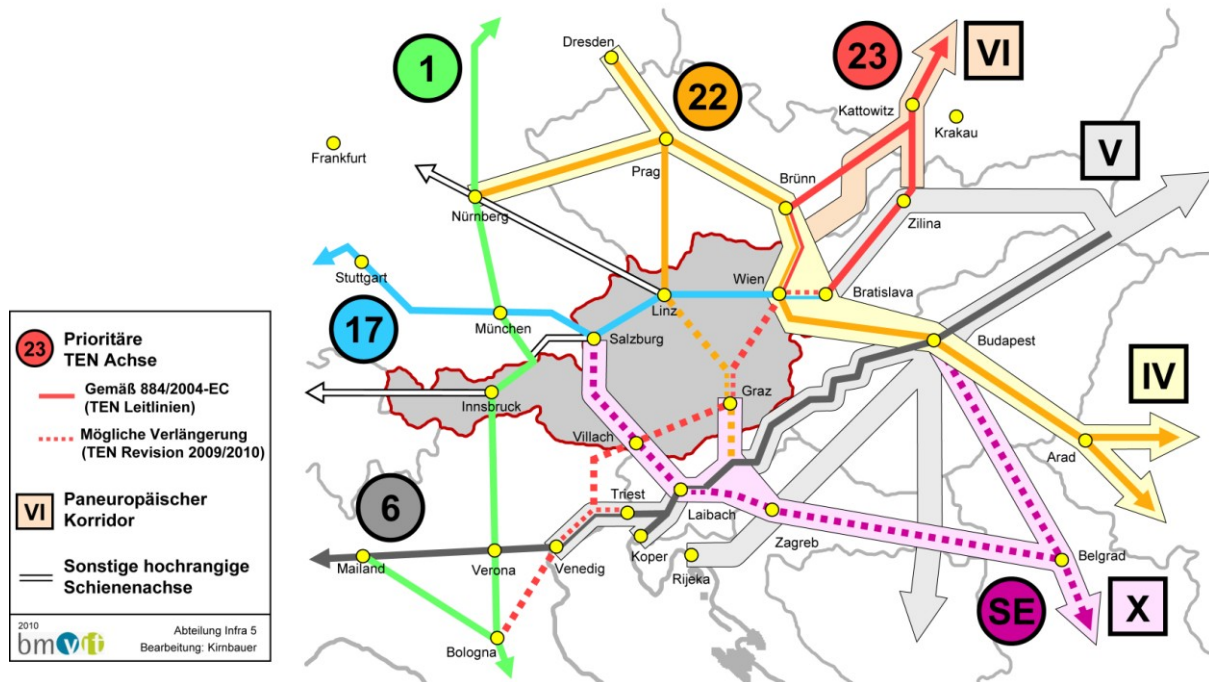
Die Methode für die Bestimmung des Netzes beginnt mit der Auswahl der wesentlichen Knoten. Im Zweiten Schritt werden die entsprechenden Verbindungen zwischen den Knoten („Kanten“ des Netzes) festgelegt.

Qualitative Kriterien für die Auswahl der Knoten und Kanten, für den Entwurf und die Dimensionierung des Netzes sind festgelegt. Mittels Bewertungsmodellen soll das Netz einer quantitativen Bewertung unterzogen werden.

- Österreichische Haltung:

Die Kernfrage für jeden Mitgliedsstaat ist, welche Netzelemente des Landes zum Kernnetz zu rechnen sein werden. Nach den bisherigen Signalen der Kommission ist damit zu rechnen, dass die bisherigen prioritären Projekte Teil des Kernnetzes sein werden.

Hauptkorridore und -achsen der Schiene in und um Österreich



Wie obiger Abbildung zu entnehmen ist, wäre dies in Österreich der Brennerkorridor (PP1) und die Donauachse (PP17 – Schiene bzw. PP18 Donau) sowie die Verbindung Linz-Budweis und Wien - Brunn (Schienenprojekte PP 22 bzw. PP23 bzw. Straßenprojekt PP25).

Aufgrund ihrer Bedeutung im internationalen Verkehrsnetz, etwa im Rahmen der in obiger Graphik ebenfalls dargestellten Paneuropäischen Korridore, können für Österreich folgende zusätzlichen Strecken als potentielle Bestandteile des TEN-V Kernnetzes gelten:

- Die Pontebbana – Achse von Wien über Graz - Klagenfurt nach Tarvis, als Teil der Baltisch-Adriatischen Achse.
- Die Tauernachse (Jesenice - Villach – Salzburg) als Teil des Paneuropäischen Korridors X
- sowie die Pyhrnachse (Spielfeld – Graz Linz) Als Verbindung zwischen dem Korridor X und PP 22.

Aus österreichischer Sicht erhält die Baltisch-Adriatischen-Achse besondere Bedeutung: Mit Semmering Basistunnel und Koralmbahn stehen auf dieser Achse wesentliche Projekt an. Eine Förderung durch Kommissionenmittel wäre für Österreich ein nicht zu unterschätzender finanzieller Vorteil.

Nachhaltiger Verkehr: Strategischer Verkehrstechnologieplan

- Ziele:

Der Strategische Verkehrstechnologieplan soll einen strategischen Rahmen für Forschung, technologische Entwicklung und Umsetzung darstellen, welcher sich an aktuellen Bedürfnissen sowie an der Vision für ein integriertes, effizientes und umweltfreundliches Verkehrssystem 2050 orientiert.

- Stand:

Die Anwendung neuer Technologien im Verkehrssektor ist eine große Herausforderung; sie sollten im Interesse des Umweltschutzes, der Wettbewerbsfähigkeit, der Sicherheit und der Leistungsstärke zum Einsatz kommen. Neue Technologien können ferner einen Beitrag zu effizienteren Logistiklösungen im Verkehrswesen leisten.

Österreich begrüßt die von der EU beabsichtigte Erstellung eines Strategischen Verkehrstechnologieplans sowie die „Communication on green vehicles“. Zur EK-Mitteilung über die Einführung von Elektrofahrzeugen in den EU-Markt und Konsolidierung ihrer Lage im EU-Markt ist die Annahme von Schlussfolgerungen des Rates beim EU-Ministerrat Wettbewerbsfähigkeit am 15./26. Mai 2010 in Aussicht genommen (die federführende Kompetenz liegt hierbei beim BMWFJ)

- Österreichische Haltung:

Das bmvit hat zu einer analogen Planung seiner technologiepolitischen Aktivitäten und Instrumente bereits 2008 eine FTI-Luftfahrtstrategie erstellt. Im ersten Halbjahr 2009 wurde auf nationaler Ebene die FTI-Automotive Strategie und darauf aufbauend die „Strategie und Instrumente sowie prioritäre Anwender- und Einsatzbereiche für den Nationalen Einführungsplan Elektromobilität“ erstellt.

Analog zur Green Car Initiative der EU hat das bmvit auf die Krise in der Automobilindustrie reagiert und hat Österreich die F&E-Fördermittel für seine Zulieferindustrie von 40 Millionen Euro auf 60 Millionen Euro jeweils für die Jahre 2009 und 2010 erhöht. Zur Förderung des Innovationsprozesses in Richtung der von der EU als Ziel angegebenen „clean and energy efficient vehicles“ verfügt das bmvit über ein breites Portfolio von Instrumenten:

- A3plus-Technologieprogramm,
- "Technologische Leuchttürme der Elektromobilität" - Ausschreibung für alternative Antriebssysteme,
- Neue Energien 2020,
- FFG-Basisprogramm,
- Headquarterprogramm,
- Forschungsinfrastrukturen (z.B. HyCentA),
- Kompetenzzentren (z.B. K2-Mobility),
- Internationale Vernetzung (7.RP, ETPs, ERA-NETs, IEA),
- Operative Agenturen (FFG, Klima- und Energiefonds, AWS),
- Austrian Agency for Alternative Propulsion Systems (A3PS)

Im Rahmen des **ERA-NET TRANSPORT** (ENT) fördert die Europäische Kommission die Vernetzung nationaler F&E-Förderprogramme. Das bmvit plant derzeit mit 9 anderen Mitgliedstaaten eine transnationale Ausschreibung zum Thema „Elektromobilität“ und wird sich mit rund **3 Millionen Euro** daran beteiligen. Insgesamt werden hier rund 15 Millionen Euro nationale Mittel ausgeschrieben, wobei die Kommission in Aussicht gestellt hat, diese Summe durch zusätzliche 50 % dieses Betrags aus dem EU-Budget zu erhöhen.

Die drei Vorsitze werden sich auch auf die Umsetzung aller Aspekte des europäischen GNSS-Programms (globales Satellitennavigationssystem) konzentrieren, vor allem auf die Vorbereitungen für den Betrieb von Galileo und EGNOS nach 2013, die Anwendungen und

Dienste, die Strategie für die internationale Zusammenarbeit und die bilateralen Kooperationsabkommen.

Verkehrssicherheitspaket: Mitteilung betreffend einen gemeinsamen Europäischen Verkehrssicherheitsraum: Strategischer Leitfaden für die Verkehrssicherheit bis 2020

- Ziele:

Dieser strategische Leitfaden legt Maßnahmen fest, um die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen zu verbessern, wobei ein integrierter Ansatz unter Berücksichtigung des Verhaltens der VerkehrsteilnehmerInnen, der Fahrzeuge und der Infrastruktur im Bezug auf die Sicherheit verfolgt wird, der zusätzlich unterschiedliche Politikfelder umfasst (Verkehr, Gesundheit, Forschung, Technologieentwicklung, externe Faktoren der Verkehrssicherheit).

- Stand:

Der strategische Leitfaden setzt das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit fort, das bis Ende 2010 gültig ist. Mit den Arbeiten wurde im Jahr 2009 begonnen. Am 25. September 2009 wurde seitens der EK eine Internetkonsultation gestartet, die bis 20. November 2009 lief. Diese Konsultation in Form eines Fragebogens war sowohl an alle BürgerInnen und Unternehmen als auch nationale, regionale und lokale Verwaltungsorganisationen gerichtet, und sollte dazu dienen Verkehrssicherheitsprobleme, die im Programm für die nächste Dekade (2011-2020) enthalten sein sollen, zu benennen. Die Ergebnisse wurden seitens der Kommission den MS im Dezember 2009 vorgestellt. Es wird davon ausgegangen, dass der fertige Leitfaden noch vor dem Sommer 2010 präsentiert wird.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt die Aktivitäten der EK im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Da Österreich derzeit selbst an einem nationalen Verkehrssicherheitsprogramm für die nächste Dekade (2011-2020) arbeitet, werden die Ideen und Vorgaben aus Brüssel schon mit Spannung erwartet, um diese auch in das nationale Programm aufnehmen zu können. Dazu ist jedoch anzumerken, dass sich die Kommission bezüglich der genauen Strategien, Ziele und Inhalte des Leitfadens bis dato sehr bedeckt hält.

Bericht über Sicherheitsscanner auf Flughäfen

- Ziele:

Die Diskussion rund um den Einsatz des Körperscanners läuft schon seit einigen Jahren und wurde bislang von einzelnen Mitgliedstaaten wie den NL oder UK verstärkt geführt. Der versuchte Anschlag auf dem Flug von Amsterdam nach Detroit am 25. Dezember 2009 hat die Debatte neu entfacht. Der geplante Bericht wird sich mit den Fragen der Effizienz solcher Geräte, den Gesundheitsrisiken sowie dem Schutz der Privatsphäre auseinandersetzen.

- Stand:

Am 12. Februar 2010 fand ein Informellen Rat der VerkehrsministerInnen in La Coruña/Nordspanien statt bei dem eine Arbeitssitzung zur Sicherheit in der Zivilluftfahrt/ Einsatz von Körperscannern abgehalten wurde. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden: Im Rahmen der Diskussion zu diesem Thema unterstützte eine Mehrheit der Mitgliedstaaten – entsprechend der österreichischen Sichtweise - in Bezug auf

die Verwendung von Körperscannern ein gemeinschaftliches Vorgehen auf EU-Ebene bzw. sprach sich gegen Alleingänge einzelner Mitgliedstaaten aus.

Die Europäische Kommission kündigte im Laufe der Diskussion die Vorlage eines Berichtes an, welche näher auf die Fragen des Schutzes der Privatsphäre und der persönlichen Daten beim Einsatz von Körperscannern eingehen bzw. mögliche Lösungsansätze analysieren sollte. Darüber hinaus sprach sie sich für eine Verstärkung der internationalen Zusammenarbeit bzw. für die Schaffung gemeinsamer Regelungen (etwa im Rahmen der internationalen Zivillufftbehörde ICAO) in Bezug auf die Sicherheit in der Zivilluffahrt aus. Diese Vorschläge stießen unter den MinisterInnen auf breite Unterstützung. Wann genau mit der Vorlage gerechnet werden kann, ist allerdings noch nicht bekannt.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die federführende Zuständigkeit hier beim BMI liegt. Beim Informellen Rat in La Coruña zeigte sich zum konkreten Einsatz von Körperscannern ein uneinheitliches Meinungsbild. Mehrere MinisterInnen betonten, dass der Schutz der Gesundheit und der Privatsphäre wesentlich sei sowie vorrangig der Schutz persönlicher Daten gewährleistet werden müsse. Einige MinisterInnen verwiesen zudem auch auf die Kostenfrage und sprachen sich in diesem Zusammenhang für eine Erhöhung der Effizienz bestehender Kontrollmöglichkeiten aus. Dies entspricht letztlich auch der österreichischen Sichtweise. Von Seiten des bmvit wird dem von der EK in Aussicht gestellten Bericht mit Interesse entgegengesehen.

Mitteilung über Passagierrechte

- Ziele:

Die Mitteilung umfasst die Situation der Passagierrechte in Bezug auf alle Verkehrsträger. Die praktische Anwendung der EU Vorschriften in diesem Bereich wird einer Bewertung unterzogen.

- Stand:

Die jeweiligen Verordnungen über Fahrgastrechte sind bis dato in den Bereichen Luftfahrt und Eisenbahn in Kraft, jene für die Schifffahrt und Busverkehr sind derzeit in Beschlussfassung.

Zum **Schiennenverkehr** existiert die VO (EG) Nr. 1371/2007, die seit 3.12.2009 in Kraft ist. Aufgrund der aktuellen Ereignisse (Luftraumsperrung aufgrund der Vulkanaschewolke) ist mit baldigen Maßnahmen insbesondere in Bezug auf die Passagierrechte im **Luftverkehr** zu rechnen.

Im Bereich der **Schifffahrt** wird der Vorschlag für eine Verordnung über Passagierrechte noch in Rat und EP diskutiert, mit dem Ziel eine Einigung in zweiter Lesung zu erreichen. Zum Entwurf einer Verordnung für Fahrgastrechte im **Busverkehr** finden derzeit ebenfalls Verhandlungen zwischen dem Rat und dem EP mit dem Ziel einer Einigung in zweiter Lesung statt. Sollte eine solche aufgrund inhaltlicher Differenzen zwischen dem Rat und dem Parlament nicht möglich sein, würde unter belgischer Präsidentschaft ein Vermittlungsverfahren eingeleitet werden.

- Österreichische Haltung:

Aus Sicht des bmvit ist ein möglichst hohes Niveau an Passagierrechten zu begrüßen. Eine Gesamtdarstellung der Rechte und Pflichten von Fahrgästen erscheint daher sinnvoll. Zu den einzelnen Verkehrsträger kann gegenwärtig folgendes festgehalten werden:

Dem Ziel einer Stärkung der Passagierrechte im Bereich des **Seeverkehrs** und in der Binnenschifffahrt steht Österreich grundsätzlich positiv gegenüber; es gilt aber auch die Besonderheiten der Binnenschifffahrt und die Umsetzbarkeit der Bestimmungen durch KMU ausgewogen zu berücksichtigen.

Österreich begrüßt den Verordnungsvorschlag für **Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr** als eine willkommene Initiative, auch im Bereich des Straßenpersonenverkehrs Passagierrechte wie in den Bereichen Luftfahrt, Eisenbahn und Schifffahrt zu verankern. Aus konsumentenschutzpolitischer Sicht spricht sich Österreich für einen weitest möglichen Anwendungsbereich aus und erachtet deswegen den Kompromissvorschlag der Präsidentschaft, der einen weiten Anwendungsbereich vorsieht, gleichzeitig aber den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, unter Beachtung bestimmter Grundprinzipien Regional-, Stadt- und Vorortverkehre auszunehmen als begrüßenswert. Auf diese Weise werden einerseits die Grundrechte der Passagiere durch einen Akt der Europäischen Verkehrspolitik geschützt, andererseits werden den einzelnen Mitgliedstaaten unter Beachtung bestimmter Grundprinzipien, ein gewisses Maß an Flexibilität bei der Anwendung eingeräumt.

Zukünftigen Änderungen der **Fluggastrechte**-Verordnung im Sinne von Präzisierungen und Klarstellungen, die die Erkenntnisse aus der jüngsten Krisensituation (Vulkanausbruch) berücksichtigen, steht Österreich offen gegenüber. Auch hier muss jedoch klar sein, dass es zu keinen Verschlechterungen der Position des Flugpassagiers kommen darf.

Binnenmarktpaket: Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes

Hinweis: siehe auch unter Vereinfachungsinitiativen.

- Ziele:

Die Neufassung soll existierende Bestimmungen des 1. Eisenbahnpaketes präzisieren und somit deren Umsetzung erleichtern.

- Stand:

Der vorgesehene Richtlinienvorschlag befindet sich derzeit im interkommissionellen Service.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich wird der geplante Richtlinienvorschlag begrüßt, da er Richtlinien aus den drei bisherigen Eisenbahnpaketen zusammenfasst. Darüber hinaus soll er konkretere Bestimmungen zum Netzzugang, zum Zugang zu Serviceeinrichtungen von Eisenbahnunternehmen, wesentliche klarere Bestimmungen der Zusammenarbeit der Regulatoren sowie Konkretisierungen zum Schienenbenutzungsentgelt beinhalten.

Luftfahrtspaket: Mitteilung zur Flughafenpolitik, begleitet durch Gesetzesvorschläge

- Ziele:

Das Paket umfasst die Bereiche Zeitnischen (Slots), Flughafenkapazitäten und Bodenfabfertigung.

- Stand:

Die Vorbereitungsarbeiten haben bereits in den Expertengremien begonnen.

- Österreichische Haltung:

ad Slots: Bei der Novellierung der EU-SlotVO Nr.793/2004 handelt es sich um ein sehr heikles und kontroversielles Thema, da hier die unterschiedlichen Interessenslagen aufeinander treffen wie etwa jene der Luftfahrtunternehmen und Flughäfen.

ad Flughafenkapazitäten: Eine Mitteilung der EK ist dazu geplant. Ein Expertenausschuss, der auch aus Vertretern der MS besteht, wurde eingerichtet. Eine erste Sitzung ist für Mai 2010 geplant. Im Bereich der Flughäfen soll nach ersten Informationen ebenfalls über eine Kompetenzaufteilung bzw. die Zulassung anderer Behörden und Organisationen diskutiert werden. Österreich nimmt dazu eine eher skeptische Haltung ein.

ad Bodenabfertigung: Bei einer Novellierung der EU-BodenabfertigungsRL Nr.96/67 dürften die Interessensgegensätze weniger kontroversiell ausfallen, da es sich vor allem um technische Verbesserungen handeln dürfte. Grundlage sind die praktischen Erfahrungen der Mitgliedstaaten in den letzten Jahren.

Paket für eine soziale Agenda im Seeverkehr

Hinweis: Die Koordination des Gesamtpakets und die RL betreffend das ILO-Seearbeitsübereinkommen fallen in die Zuständigkeit des BMASK

- Ziele:

Der Inhalt des Pakets soll sich mit unterschiedlichen Aspekten des "Faktors Mensch" im Bereich des Seeverkehrs befassen, vor allem mit der Ausbildung und der Qualifikation von Seeleuten.

- Stand:

Der Vorschlag für eine RL zur Änderung der RL 2008/106/EG über die Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten wurde von der EK noch nicht vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Österreich ist als Binnenstaat mit einer sehr kleinen Seeschiffahrtsflotte inhaltlich nur in geringem Umfang durch diese Regelungen tangiert. Eine weitere Verbesserung der gemeinschaftlichen Ausbildungs- und Sozialvorschriften im Seeverkehr ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

Mitteilung über den Straßengüterverkehrsmarkt

- Ziele:

Bewertung der Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes für den Straßenverkehr, inklusive Kabotage.

- Stand:

Das Straßenverkehrspaket umfasst eine Neufassung der Verordnung über den Zugang zum Markt des Straßenpersonenverkehrs, eine Neufassung der Verordnung über den Zugang zum Straßengüterverkehrsmarkt und eine Neufassung der Verordnung über den Berufszugang in beiden Bereichen. Die Bestimmungen über die Kabotage im Bereich Güterverkehr werden schon ab 14. Mai 2010 in Kraft treten. Ansonsten gelten die Verordnungen ab 4. Dezember 2011.

- Österreichische Haltung:

Die Initiative der EK, die geltenden Regelungen betreffend Berufs- und Marktzugang im Personen- und Güterverkehr klarer und effizienter zu gestalten, ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Kritisch wird die neue sehr liberale Regelung zur Kabotage gesehen, da Österreich ein klassisches Zielland für die Durchführung von Kabotagefahrten ist. Insbesondere hinsichtlich der Kontrollierbarkeit der neuen Regelung bestehen Bedenken. Aus österreichischer Sicht, ist die nicht systematische Durchführung von Kabotage, d.h. nicht dauerhaft, häufig oder regelmäßig, ein großes Anliegen.

Mitteilung über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt

- Ziele:

Überprüfung der Organisation des Schienenverkehrsmarktes, inklusive des Marktes für Personenverkehr im Inland.

- Stand:

Es wird gegenwärtig eine Marktstudie der Konsulenten Everis und NTU (von der Kommission im September 2009 beauftragt) durchgeführt. Der Endbericht sollte im Mai vorliegen und von der Kommission Mitte 2010 präsentiert werden (Anmerkung: es könnte damit auch schon die Mitteilung gemeint sein). Eine Bericht über die Entwicklung der Umsetzung der Richtlinie 2007/58/EG (Netzöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr) hat die Kommission dem EP, dem Rat, dem WSA und dem Ausschuss der Regionen bis spätestens 31.12.2010 vorzulegen. Die Richtlinie selbst war in den MS bis 4.6.2009 ins nationale Recht umzusetzen.

- Österreichische Haltung:

Die EU-weite Netzöffnung im Inlandverkehr wird seitens der österreichischen Sozialpartner (v. A. der Gewerkschaft) kritisch betrachtet. Allerdings dürfte dieses Kapitel noch nicht vom Recast des 1. Eisenbahnpaketes umfasst sein. Die grenzüberschreitende Netzöffnung wurde in Österreich mit dem BGBl. I Nr. 25/2010 umgesetzt.

→ Vereinfachungsinitiativen – Vorhaben im Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Verordnung über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen

- Ziele:

Durch die Ersetzung der bestehenden Rechtsvorschriften (einschließlich der vorliegenden Rahmenrichtlinie und der Einzelrichtlinien) durch eine Haupt-Verordnung führt der Vorschlag zu einer Vereinfachung der EG-Rechtsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen. Er führt zur Aufhebung von 24 Richtlinien und sorgt darüber hinaus für erhöhte Anforderungen für Bremsen an Zugmaschinen.

- Stand:

Es gibt noch keinen offiziellen Richtlinienvorschlag. Es wird in Arbeitsgruppen daran gearbeitet.

- Österreichische Haltung:

Österreich steht dem Vorschlag grundsätzlich positiv gegenüber. Als Vorbild für die neue Rahmen-Verordnung über die Betriebserlaubnis für land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge wird die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge herangezogen.

Wie in der genannten Rahmenrichtlinie soll in der neuen Verordnung für die land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeuge auch die Einzelgenehmigung geregelt werden. Das wird zu Änderungen in der Abwicklung der Einzelgenehmigung bei den Landeshauptleuten führen. Diese Vereinheitlichung der Genehmigungsvorschriften sollte aber zu einer einfacheren Vollziehung führen.

Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung eines Gemeinschaftssystems der Registrierung von Beförderern von radioaktivem Material

- Ziele:

Während die inhaltlichen Anforderungen an die sichere Beförderung radioaktiven Materials in internationalen Übereinkommen auf der Basis von IAEA-Standards festgelegt sind, wird die Lizenzierung von Beförderern in den MS recht unterschiedlich gehandhabt. Der Vorschlag zielt darauf ab, auch hierfür einen einheitlichen Rahmen zu schaffen, was mit Sicherheit (Safety & Security) und Transparenz begründet wird, nicht zuletzt aber eine erleichterte Abwicklung derartiger Beförderungen bezweckt.

- Stand:

Die Kommission legt ihren Gremien (Standing Working Group on Safe Transport of Radioactive Material und Regelungsausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter) regelmäßig Entwürfe vor, die nach jeweils massiver Kritik der Delegierten aber noch nicht in einen Legislativvorschlag gemündet sind. Überdies ist nicht klar, ob der Akt auf EURATOM oder die Verkehrsartikel zu stützen ist.

- Österreichische Haltung:

Im österreichischen StrahlenschutzG ist die Beförderung von der Pflicht zur Bewilligung des Umgangs mit radioaktivem Material ausgenommen und die Notwendigkeit einer Änderung nicht ersichtlich. Der jüngste Vorschlag war in seinem Anwendungsbereich und seinen Anforderungen allerdings so weit reduziert, dass er auch akzeptiert werden könnte.

Kommissionsrichtlinie zur Anpassung an den technischen Fortschritt der Ratsrichtlinien 80/720/EWG, 86/298/EWG, 86/415/EWG und 87/402/EWG und der Richtlinien 2000/25/EG und 2003/37/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen.

- Ziele:

Der Vorschlag umfasst 6 Richtlinien über land- und forstwirtschaftliche Zugfahrzeuge zur Klarstellung und Vorgabe der technischen Anforderungen.

- Stand:

Die Präsidentschaft erörterte kurz zwei RL-Vorschläge und einen VO-Vorschlag im Komitologie-Verfahren. Gemäß dem PRAC-Verfahren kann von Seiten der Delegationen begründet widersprochen werden. Sofern keine substantziellen Einwände bestehen sollte der VO-Vorschlag (Doc. 7260/10) im Rahmen des Abstimmungsverfahrens vom 4. Juni 2010 sowie die beiden RL-Vorschläge (Doc. 8332/10, 8337/10) im Rahmen des Abstimmungsverfahrens vom 29. Juni 2010 angenommen werden.

- Österreichische Haltung:

Österreich erklärte, dass in Art. 6 des Doc. 8332/1/10 REV1 Fristen angeführt sind, die zum Zeitpunkt der Verabschiedung der RL 2003/37/EG um das Jahr 2000 sinnvoll waren. Inzwischen wären sie nach 10 Jahre reichlich überholt – die Frist von 6 Jahren sollte auf 2-3 Jahre sowie 3 Jahre auf 6 Monate reduziert werden. Eine Anpassung könne in späterer Folge durch eine Änderungs-RL erfolgen.

Überarbeitung der Richtlinie 1999/5/EC über Funkanlagen und Telekommunikations-Endeinrichtungen

- Ziel:

Überarbeitung der Richtlinie 1999/5 über Funkanlagen und Telekommunikations-Endeinrichtungen mit dem Ziel der Effizienzsteigerung (Vereinfachung der Verwaltungsbestimmungen) und dem Fokus auf besseren Durchsetzungsmöglichkeiten für nationale Verwaltungen.

Mit dieser Richtlinie wird in der EU ein Regelungsrahmen für das In Verkehr bringen, den freien Verkehr und die Inbetriebnahme von Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen festgelegt.

- Aktueller Stand:

Mit der Vorlage eines Legislativvorschlags ist nicht vor Ende 2010 zu rechnen.

- Österreichische Position:

Österreich sieht den Vorschlägen der EK mit Interesse entgegen.

Gesetzesvorschlag zur Vereinfachung des Recycling- Acquis (Anpassung der produktspezifischen Abfallgesetzgebung an die Abfallrahmenrichtlinie; inklusive der Richtlinien über Altfahrzeuge, Batterien und Verpackung)

- Ziele:
 - Schaffung einer Recycling-Gesellschaft
 - Entkoppelung des Wirtschaftswachstums vom Abfallaufkommen
 - Reduzierung der Abfallmengen und Erhöhung der Recycling- und Wiederverwertungsquoten
 - Schaffung einer modernen Abfallbewirtschaftung
 - Klarheit und Vereinfachung in der Rechtssetzung.

Die neue Rahmenrichtlinie umfasst folgende für Fahrzeuge wesentliche Komponenten:

- Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge

- Richtlinie 91/157/EG über Batterien und Akkus welche gefährliche Substanzen gem. der Richtlinie 93/86/EG enthalten.
- Richtlinie 94/62/EG über Verpackung und Verpackungsabfall

- Stand:

Am 22.11.2008 wurde die „Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19.11.2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien“ (Abfallrahmenrichtlinie) im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Die Umsetzung in nationales Recht muss bis zum 12.12.2010 erfolgen.

Ab diesem Zeitpunkt werden die bisherige Abfallrahmenrichtlinie (2006/12/EG), die Altölrichtlinie (75/439/EWG) und die Richtlinie für gefährliche Abfälle (91/689/EWG) außer Kraft gesetzt.

- Österreichische Haltung:

In Österreich werden einige Vorgaben dieser neuen Abfallrahmenrichtlinie bereits jetzt erfüllt. Es sind jedoch noch Anpassungen im Abfallrecht vorzunehmen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Anpassung von Verordnung 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

- Ziele:

Der Vorschlag zielt darauf ab, Malta von den Berichtspflichten der Verordnung zu befreien.

Ziel ist die Schaffung eines Instruments innerhalb des Europäischen Statistischen Systems (ESS) zur Verwaltung der Straßengüterverkehr-Statistiken bezüglich der Meldepflichten, des Umfangs der Erhebungen (Fahrzeugarten) und der Genauigkeitsanforderungen.

Die Richtlinie 1172/98 bzw. die darauf aufbauende Kommissionsverordnung 642/2004 legen Genauigkeitsanforderungen für die von jedem Mitgliedsstaat zu liefernden Daten fest. Diese sind unabhängig von der Größe des Staates. Aufgrund der mathematischen Zusammenhänge bedeutet dies, dass kleine Staaten eine prozentuell wesentlich größerer Stichprobe erheben müssen als große Staaten.

Im Einvernehmen mit dem ASP (Ausschuss für das Statistische Programm) können Umfang (Schwerpunkt auf dem internationalen Verkehr und schweren Fahrzeugen) und Stichproben (bestimmt durch die entsprechende Genauigkeitsanforderung) der berichtspflichtigen Straßengüterverkehrsfahrzeuge verringert werden.

- Stand:

Der Vorschlag für die Anpassung der Richtlinie 1172/98 wurde erstmals bei der Sitzung des Koordinierungsausschusses für die Verkehrsstatistik (2. und 3.12.2008) von der Kommission vorgelegt. Der Vorschlag sah vor, dass Mitgliedsstaaten von der Erhebung ausgenommen werden können, falls die Anzahl von im Land registrierten Lkw gewisse Schwellen nicht überschreiten (weniger als 25.000 Lkw: keine Erhebung des nationalen Verkehr erforderlich, weniger als 3000 für den internationalen Verkehr zugelassene Lkw: keine Erhebung des Internationalen Verkehrs erforderlich). Die Schwellen sollen zusätzlich im Komitologieverfahren geändert werden können.

Zu diesem Vorschlag gibt es im wesentlichen zwei unterschiedliche Standpunkte: Eine Gruppe von Staaten (neben den kleinen Inselstaaten vor allem die nordischen Staaten) unterstützen den Vorschlag grundsätzlich, wollen aber weitergehende Ausnahmen und

Erleichterungen für ihre Staaten. Eine andere Gruppe von Staaten (vor allem Deutschland und Österreich, die als Transitstaaten auch stark auf die Daten der anderen Staaten angewiesen sind, um aussagekräftige nationale Statistiken erstellen zu können) sprachen sich deutlich gegen eine mögliche Aufweichung des Systems der Straßengüterverkehrsstatistik aus.

Eine weitere Behandlung der Frage im ASP ist nicht vorgesehen. Die EK möchten mit einer Anpassung der Verordnung direkt den Rat befassen.

- Österreichische Haltung:

Die europäische System der Verkehrsstatistik stellt für die nationale Österreichische Verkehrsstatistik eine entscheidende Grundlage dar. Österreich erhält via Eurostat Informationen darüber, welche Verkehre von Lkw aus anderen EU-Staaten in Österreich erbracht werden. Es muss auch in Zukunft sichergestellt sein, dass ausreichende Informationen über das Verkehrsaufkommen der anderen Mitgliedsstaaten in Österreich vorhanden sind.

Die gänzliche Befreiung von Staaten von der Verpflichtung, Daten zum Straßengüterverkehr zu liefern, stellt auch eine Bevorzugung deren Fuhrgewerbe dar. Dies kann Tendenzen verstärken, kleine Staaten interessant für das Ausflaggen von Fahrzeugen zu machen. Aus fachlicher Sicht sollte Österreich daher kritisch gegenüber der Einführung von Schwellenwerten sein, die Staaten von der Erhebung des Internationalen Verkehrs ausnehmen. Eine Befreiung Maltas von den detaillierten Berichtspflichten sollte nur dann zugestimmt werden, wenn eine laufende Überprüfung erfolgen kann, dass der Anteil Maltas am internationalen Verkehr auch unter dem Schwellenwert bleibt.

Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

- Ziele:

Nach einer Evaluierung der Umsetzung und Anwendung der derzeit geltenden gemeinschaftlichen Regelungen sollen diese weiter verbessert und erforderlichenfalls klargestellt werden.

- Stand:

Der Vorschlag wurde von der EK noch nicht vorgelegt

- Österreichische Haltung:

Die derzeitigen Regelungen betreffen den Seeverkehr und sind für das Binnenland Österreich daher von geringerer Relevanz.

Vorschlag für eine Revision der Richtlinie über Schiffsausrüstung

- Ziele:

Die Richtlinie 96/98/EG bildet den rechtlichen Rahmen für eine einheitliche und verbindliche Anwendung der internationalen Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Die Richtlinie wurde seit ihrer Verabschiedung bereits mehrfach geändert. Ziel des EK- Vorschlags ist die Modernisierung und die Reform des bestehenden Systems, das durch die Richtlinie 96/98/EG geschaffen wurde. Neben der Erstellung einer konsolidierten Fassung geht es bei

der Revision vor allem darum, durch Behebung der bestehenden Mängel für ein besseres Funktionieren des durch die Richtlinie geschaffenen Systems zu sorgen, europäische Standards verstärkt zu berücksichtigen und die Rechtssicherheit zu erhöhen.

- Stand:

Die bereits seit längerer Zeit angekündigte Vorlage des Vorschlags ist noch nicht erfolgt.

- Österreichische Haltung:

Die Zielsetzung einer Modernisierung der Richtlinie ist aus Sicht des bmvit aus den oben dargelegten Gründen zu begrüßen.

Neufassung der Rechtsakte des 1. Eisenbahnpaketes: Vereinfachung und Modernisierung des Rechtsrahmens für den Zugang zum Markt im Schienenverkehr

- Ziele:

Die Kommission plant, die drei Themenbereiche dieses Paketes (Marktöffnung, Verkehrsgenehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Netzzugangsbedingungen inklusive Schienenbenutzungsentgelte) neu zu strukturieren und in einem einzigen Rechtsakt als Richtlinie zu erlassen.

Dabei sollen v. A. die bisher eher vagen Bestimmungen über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Regulierungsstellen und der Infrastrukturbetreiber genauer formuliert werden. Überdies sollten die Zugangsbedingungen für neu am Markt auftretende Eisenbahnunternehmen zu den sich meist im Besitz der ehemaligen Monopolunternehmen befindlichen Serviceeinrichtungen (Werkstätten, Kraftwerke etc.) verstärkt normiert sowie die Harmonisierung der Schienenbenutzungsentgelte weiter konkretisiert werden.

Insgesamt hofft die Kommission, dass die Marktzugangskosten für die Eisenbahnunternehmen durch die Stärkung des rechtlichen und institutionellen Rahmens gesenkt werden können. Politisches Ziel ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs in Europa und damit ein Beitrag zur Verwirklichung der Strategie von Lissabon.

- Stand:

Der vorgesehene Richtlinienvorschlag befindet sich derzeit im interkommissionellen Service

- Österreichische Haltung:

Initiativen, die die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs in Europa zum Ziel haben steht Österreich grundsätzlich positiv gegenüber. Darüber hinaus wird jede formale und qualitative Verbesserung von Legislativakten (Stichwort „better regulation“) seitens Österreich begrüßt, vor allem auch, weil die bestehenden Legislativakte schon mehrere Änderungen erfahren haben.

Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie über ein gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr

- Ziele:

Die Änderung bezweckt eine Anpassung der Richtlinie an den technischen Fortschritt und eine verstärkte Harmonisierung Überwachungssysteme für den Seeverkehr.

- Stand:

Der Vorschlag wurde noch nicht vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Eine Anpassung der geltenden Regelungen an die technischen Entwicklungen auf dem Gebiet der Informationssysteme ist grundsätzlich zu begrüßen.

Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 96/50/EG über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr

- Ziele:

Der Vorschlag soll mehr Rechtssicherheit schaffen und den Zugang der Schiffsführer zur Rheinschifffahrt erleichtern. Darüber hinaus sollen die Sicherheitsstandards im Binnenschiffsverkehr weiter angehoben werden.

- Stand:

Der Vorschlag wurde noch nicht vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Die Zielsetzungen des Vorschlags werden grundsätzlich begrüßt.

→ Rücknahme anhängiger Rechtsetzungsvorschläge (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten

COM(1975)490 und 1975/1012/CNS

- Ziele:

Da die Rechtsmaterie totes Recht darstellt, heute keinerlei praktische Bedeutung hat und die entsprechenden Dokumente in den elektronischen Datenbanken nicht verfügbar sind, kann lediglich folgende Einschätzung des Sachstandes gegeben werden: Ein Marktbeobachtungssystem für den grenzüberschreitenden Verkehr ist aus heutiger Sicht obsolet, da die Fragestellung durch wesentlich umfassenderen sektoralen Statistiken, die in gesonderten Rechtsmaterien geregelt sind, abgedeckt ist.

- Österreichische Haltung:

Keine Einwände.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (kodifizierte Fassung)

COM(2004)232 und 2004/0074/COD

- Ziele:

Sollte in der Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes aufgenommen sein.

- Österreichische Haltung:

Die Rücknahme/Aufnahme in die Neufassung des 1. Eisenbahnpaketes wird begrüßt (siehe dazu auch Neufassung)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (kodifizierte Fassung)

COM(2007)344 und 2007/0119/COD

- Ziele:

Aufgrund der Verordnung Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit wurde diese Kodifizierung nicht weiter betrieben. Derzeit wird auf Basis dieser VO eine Umsetzungsverordnung mit annähernd dem selben Inhalt im Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge der Kommission behandelt

- Österreichische Haltung:

Da mit der bestehenden Richtlinie keine Probleme aufgetreten sind und die neue Verordnung keine Verschlechterung im Hinblick auf die Sicherheit und die Verpflichtungen der Industrie verursacht, grundsätzliche Zustimmung.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (kodifizierte Fassung)

COM(2007)451 und 2007/0162/COD

- Ziele:

Aufgrund der Verordnung Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit wurde diese Kodifizierung nicht weiter betrieben. Auf Basis dieser VO wird die Richtlinie durch einen Verweis auf die ECE-Regelung 4 ersetzt.

- Österreichische Haltung:

Zustimmung aufgrund der Vereinfachung für die Industrie.

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Neufassung)

COM(2007)867 und 2007/0298/COD

- Ziele:

Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG 1 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden. Die Kommission hielt es daher aus Gründen der Klarheit für notwendig, eine Neufassung der genannten Entscheidung vorzunehmen, auch im Hinblick auf den 2010 vorzulegenden Vorschlag für eine überarbeitete Fassung der TEN-V-Leitlinien.

- Österreichische Haltung:

Gegen den Vorschlag bestehen keine Einwände.

Anmerkung: Der Vorschlag hat nichts mit der ebenfalls in Diskussion befindlichen Revision der TEN-V Leitlinien zu tun.

B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Jänner 2010– Juni 2011)

I. Einführung:

Am 27. November 2009 haben die spanische (1. Hj. 2010), belgische (2. Hj. 2010) und die ungarische (1. Hj. 2011) Ratspräsidentschaft ein gemeinsames Arbeitsprogramm des Rates vorgelegt, in dem die Aktivitäten dieser drei Vorsitze für den Zeitraum vom Jänner 2010 bis Juni 2011 dargestellt werden.

Im 1. Teil wird auf 8 Seiten der strategische Rahmen beschrieben, auf dessen Grundlage das operationelle Programm erarbeitet wurde. Im 2. Teil werden auf rund 80 Seiten die Themen des operationellen Programms erläutert, die während des Achtzehnmonatszeitraums anstehen.

Die drei Präsidentschaften werden ihre Funktion auf Basis des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, der an 1. Dezember 2009 in Kraft getreten ist, ausüben. D.h. sie werden sowohl mit der neu konstituierten Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament, dessen Rolle durch den Vertrag erheblich gestärkt wurde, insbesondere jedoch auch mit dem neuen Präsidenten des Europäischen Rates und dem Hohen Repräsentanten für Außenpolitik eng zusammen arbeiten .

Teil Verkehr:

Nachhaltigkeit, Innovation, und Sicherheit werden die Prioritäten der Aktivitäten der drei Präsidentschaften darstellen.

Im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit soll die Internalisierung der externen Kosten auf alle Verkehrsträger ausgedehnt werden. Im Zusammenhang mit dem Aktionsplan für Logistik und dem Aktionsplan für städtische Mobilität werden entsprechende Vorschläge der Europäischen Kommission erwartet.

Mit Blick auf die im Zusammenhang mit dem Weißbuch 2001 implementierten Politiken soll das neue Weißbuch zur „Zukunft des Verkehrs“ einer Analyse unterzogen werden.

Landverkehr:

Im Schienenverkehr soll insbesondere das erste Eisenbahnpaket einer Revision unterzogen werden, welches zu einem effizienten und wettbewerbsfähigen Eisenbahnmarkt führen soll.

Im Straßenverkehr wollen die Präsidenschaften die Arbeiten an der Ermöglichung grenzüberschreitender Strafverfolgungen fortsetzen und erste Aktivitäten im Zusammenhang mit dem neuen Straßenverkehrssicherheitsprogramm umsetzen. Besonderes Augenmerk soll dabei auf einer umfassenden Änderung der existierenden Schemata zur Reduktion von Verkehrstoten liegen. Die Arbeiten an der Eurovignette sollen ebenfalls vorangetrieben werden.

Luftfahrt:

Sowohl zur Richtlinie über Sicherheitsentgelte als auch über die Neufassung des Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme soll im Laufe der drei Präsidenschaften Einigung erzielt werden. Der Abschluss von Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten soll vorangetrieben werden. Die Arbeiten an der Verordnung über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt sollen abgeschlossen werden. Darüber hinaus wird besonderes Augenmerk auf die Umsetzung des Single European Sky II- Paketes und auf die Verhandlungen zur 2. Phase des Luftverkehrsabkommens der EU mit den USA gelegt.

Seeschifffahrt:

Die Revision Verordnung zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), welche zu einer Klärung der Kompetenzen und des Status der Agentur führen soll, wird neben den Arbeiten zur Schaffung eines Europäischen Seeverkehrsraum ohne Barrieren eine Priorität im Bereich der Seeschifffahrt sein. Besonderes Augenmerk wird auf der Weiterentwicklung der Meeresautobahnen liegen

Die Revision und Neuausrichtung der TEN-T- Netze wird eine Priorität darstellen. Den neuen Herangehensweisen zu Umwelt, Verkehrsverlagerung, Multimodalität, besserem Infrastrukturmanagement und Finanzierung soll dabei besondere Beachtung geschenkt werden.

Die drei Präsidenschaften wollen die aktuellen EU-Initiativen vorantreiben und entsprechende Aktionen bei den verschiedenen Verkehrsträger setzen sowie einen wesentlichen Input zur Nutzung intelligenter Verkehrssysteme insbesondere auf der Straße, jedoch auch im Luftverkehr (SESAR, GALILEO) liefern. Dem Aktionsplan zur Umsetzung intelligenter Verkehrssysteme und der dazugehörigen Richtlinie soll besondere Aufmerksamkeit zukommen.

Europäische Satellitennavigationssysteme GALILEO und EGNOS

Allgemeines: Das europäische Satellitennavigationsprogramm GALILEO ist das größte Industrierhaben, das bislang auf gemeinschaftlicher Ebene in Angriff genommen wurde. Als ziviles GNSS (Global Navigation Satellite System) konzipiert, soll es der Europäischen Union sowohl strategische Unabhängigkeit als auch den Eintritt in den stark wachsenden Markt der Satellitennavigation ermöglichen, sowohl bei den Applikationen als auch auf Ebene der Systemimplementierung. Im Vollausbau soll GALILEO neben einer globalen Bodeninfrastruktur eine Raumkonstellation von 30 Satelliten umfassen. Mit dieser boden- und raumgestützten Infrastruktur wird das System schließlich 5 Services anbieten. GALILEO tritt damit in den globalen Wettbewerb mit bereits etablierten Systemen wie dem amerikanischen GPS und dem russischen GLONASS, sowie dem in Entwicklung befindlichen System COMPASS/Beidou der Volksrepublik China. Das satellitenbasierte Augmentierungssystem EGNOS – ein Vorläufer zu GALILEO – hat im Oktober 2009 offiziell den Betrieb aufgenommen und sendet seither Daten zur Verbesserung der Positionsaufösungen von GPS und GLONASS mit ausgezeichneter Qualität. Im Laufe des Jahres 2010 soll EGNOS für die Nutzung in der Luftfahrt zertifiziert werden.

Stand: Nach Klärung der programmatischen Unsicherheiten über die Durchführung und Finanzierung der europäischen Satellitennavigationsprogramme trat am 9. Juli 2008 die GALILEO Durchführungsverordnung¹ in Kraft. Aus dieser VO ergab sich eine signifikante Änderung der Governance, welche über das 2. Semester 2008 sowie in 2009 implementiert wurde. Hinzu kam, dass die europäischen Satellitennavigationsprogramme mit Beginn des Jahres 2010 mit der Neuaufstellung der Kommission von der Generaldirektion Energie und Verkehr in die Generaldirektion Unternehmen überstellt wurde – das aber unter der weiteren Ägide von VP Antonio TAJANI.

Das Mandat der GSA² (Galileo Supervisory Authority) wurde durch die GALILEO Durchführungsverordnung verändert und erfordert folglich eine Anpassung. Die GSA Verordnung wurde in 2009 in langwierigen Verhandlungen überarbeitet und es ist nun realistisch, das Dossier im Laufe des Jahres 2010 abzuschließen.

Weiters ist die Beschaffung des Gesamtsystems in vollem Gange, erste Verträge im Satelliten- und Trägersegment sowie beim System Support wurden Ende 2009/ Anfang 2010 unterzeichnet, weitere Verhandlungsabschlüsse werden im Verlaufe des Jahres 2010 erwartet. Die Fertigstellung des Systems ist nunmehr für 2015/16 geplant.

Aufgaben 2010: Von besonderer Bedeutung für 2010 ist die weitere Beschaffung der Systemkomponenten des Galileo Systems. Speziell die Arbeitspakete Ground Mission, Ground Control & Operations sind zu verhandeln und abzuschließen. Der Legislativvorschlag zum Zugang und zur Nutzung von PRS (Public Regulated Service) wird für dieses Jahr zur Vorlage erwartet. Mit diesem Dokument soll der Zugang zum öffentlich regulierten Dienst definiert werden. Der Aktionsplan zu GNSS Anwendungen, dessen Vorlage für Mitte 2010 geplant ist, soll die es den MS ermöglichen, die kommerzielle Nutzung der GALILEO Dienste besser zu unterstützen. Laut GALILEO Durchführungsverordnung soll in 2010 eine Kommunikation zum Halbzeit-Stand der europäischen Satellitennavigationsprogramme erfolgen. Diese wird besonderes in Hinblick auf die Finanzierung der Beschaffung der gesamten Konstellation von Bedeutung sein, da mit den gegenwärtigen finanziellen Ressourcen der Vollausbau nicht gewährleistet ist. Weiters sollen der Kommunikation Empfehlungen zu Governance, Betrieb & Finanzierung nach Fertigstellung des Systems angeschlossen werden. Bei den Drittstaaten-Abkommen soll das Abkommen zur Assoziierung Norwegens zum Abschluss kommen, sowie die Verhandlungen mit der Schweiz sowie mit Nicht-EU Staaten über Bodenstationen initiiert und weitergeführt werden.

Global Monitoring for Environment and Security (GMES):

Beim Programm GMES handelt es sich um eine Erdbeobachtungsinitiative unter der Führung der EU in Zusammenarbeit mit den MS und der ESA. GMES wird neben GALILEO die zweite Säule einer nutzerorientierten Weltraumpolitik der EU sein.

Ziel von GMES ist der Aufbau und operative Betrieb von Erdbeobachtungskapazitäten (Infrastruktur und Dienstleistungen) für die Gewinnung von unabhängigen Informationen im Bereich Umwelt- und Sicherheitsmonitoring auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (lokal bis global). GMES basiert auf den Vorarbeiten im Rahmen des thematischen Programms "Weltraum" im 7. RP sowie dem GMES Space Component Programme der ESA. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll eine Rechtsgrundlage für die Finanzierung aus dem EU-Haushalt und Implementierung von ausgewählten operativen Aktivitäten im Zeitraum 2011-2013 geschaffen werden.

GMES besteht aus

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 683/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 9. Juli 2008 über die weitere Durchführung der europäischen Satellitenprogramme (EGNOS und Galileo).

² VERORDNUNG (EG) Nr. 1321/2004 DES RATES vom 12. Juli 2004 über die Verwaltungsorgane der europäischen Satellitennavigationsprogramme.

- einer Dienstekomponente (Atmosphäre, Klimawandel, Krisenmanagement, Landüberwachung, Meeresüberwachung, Sicherheit)
- einer Weltraumkomponente ("*Sentinels*")
- einer in-situ-Komponente.

Ziel und Inhalt des Vorschlags:

Vorschlag zu einer Verordnung des EP und des Rates über das Europäische Erdbeobachtungsprogramm GMES und seine ersten betrieblichen Aktivitäten (2011-2013)

Ziel von GMES (*Global Monitoring for Environment and Security*) ist der Aufbau und operative Betrieb von Erdbeobachtungskapazitäten (Infrastruktur und Dienstleistungen) für die Gewinnung von unabhängigen Informationen im Bereich Umwelt- und Sicherheitsmonitoring auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (lokal bis global).

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll eine Rechtsgrundlage für die Finanzierung und Implementierung von ausgewählten operativen Aktivitäten im Zeitraum 2011-2013 geschaffen werden. Die Auswahl erfolgte auf der Basis eines umfangreichen Konsultationsprozesses und umfasst die folgenden Bereiche:

- (a) Dienste und Produkte für das Katastrophen- und Krisenmanagement (*Emergency Response Services*),
- (b) Dienste und Produkte für das Monitoring von Landoberflächen (*Land Monitoring Services*),
- (c) Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz der Dienste bei den Nutzern,
- (d) Sicherstellung des Datenzugangs,
- (e) GMES Weltraumkomponente.

Vorgeschlagen wird im VO-Entwurf, 209 Mio € aus den für Raumfahrt gewidmeten Mitteln des 7. EU - Rahmenprogramms zu verwenden, sowie 107 Mio € aus einer Mittelreserve des EU - Haushaltes [Rubrik Nachhaltiges Wachstum 1a. Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung].

Offene Fragen/"Knackpunkte":

Österreich begrüßt diese Initiative, weil GMES für Europa eine evidenzbasierte Datengrundlage für Politikentscheidungen im Umwelt und Sicherheitsbereich im internationalen Kontext zur Verfügung stellt. Gleichzeitig ist Österreich an einer guten Vorbereitung des Programms interessiert, das durch mehrere Organisationen (EU, ESA, MS) und Budgetlinien gebaut und finanziert werden wird. Den Mitgliedsstaaten und Österreich waren folgende Punkte bei den Diskussionen wichtig:

- Gesamtkosten- und Finanzierungsüberblick des Programms, sowie Finanzprogrammierung über die Entwicklung der Rubrik 1 a bis 2013 unter Berücksichtigung aller Vorhaben (ITER, Galileo)
- Mitwirkung der MS an der Programmgestaltung und der Koordinierung und Ausarbeitung von Regularien für eine gerechte Beschaffungspolitik für alle Mitgliedsstaaten
- Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen Regelungen für Geistiges Eigentum und damit von teilweisen Refinanzierungsmöglichkeiten der nationalen In-Situ Datenanbieter und entsprechende Nutzung bestehender Datenbestände der MS

Teil Wettbewerbsfähigkeit

Die drei Vorsitze haben die Absicht, sich im Bereich Wettbewerbsfähigkeit mit folgenden Themen zu befassen:

- Innovation und geistiges Eigentum,
- Forschung und Entwicklung und Innovation, darunter die vollständige Verwirklichung des Europäischen Forschungsraums.

Die drei Vorsitze unterstützen die Entwicklung der Raumfahrtspolitik der EU.

Innovation und geistiges Eigentum

In enger Verknüpfung mit den Überlegungen zur Lissabon-Strategie für die Zeit nach 2010, mit der künftigen Politik in den Bereichen Industrie und FuEul und unter Zugrundelegung der kommenden Vorschläge der Kommission werden die drei Vorsitze auch zu der Debatte über die künftige europäische Innovationspolitik und deren Instrumente beitragen, wobei den Clusterbildungskonzepten (internationale Dimension, Entwicklung von Schnittstellen zwischen Unternehmen, FuEul und Schulung, Überwachung und Evaluierung), den Pilotmärkten, der Normung sowie der Bekämpfung von Nachahmungen und Piraterie besonderes Augenmerk gewidmet wird.

Das europäische Normungswesen ist für die Innovationstätigkeit und für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie von Bedeutung. Im Bereich des geistigen und des gewerblichen Eigentums wird die Verstärkung des Schutzes des geistigen Eigentums (unter anderem durch Einrichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für Nachahmungen und Piraterie) eines der vorrangigen Ziele sein. Ferner werden die drei Vorsitze keine Anstrengungen scheuen, um eine umfassende Einigung über die Schaffung eines einheitlichen Patentgerichtssystems und über eine Verordnung über das EU-Patent herbeizuführen. Sie sehen zudem der Überprüfung des EU-Markensystems durch die Kommission mit großem Interesse entgegen. Ihr besonderes Augenmerk wird ferner den erwarteten Vorschlägen der Kommission im Bereich des Urheberrechts gelten, mit denen europäische Rahmenbedingungen geschaffen werden sollen, die die Digitalisierung urheberrechtlich geschützten Materials fördern, gleichzeitig aber auch gewährleisten, dass die Rechte der Urheber uneingeschränkt gewahrt bleiben. In diesem Zusammenhang sehen die Vorsitze dem Beginn der Beratungen über die angekündigten Initiativen der Kommission zum Schutz von verwaisten Werken erwartungsvoll entgegen.

Teil Forschung, Entwicklung und Innovation

Hinweis: Themen der Forschung (insbesondere EU-Rahmenprogramm für FTE) ressortieren primär zum BMWF, IKT und Innovation in der Phase der wirtschaftlich-technischen Forschung zum bmvit, gewerblich-industrielle Forschung und Innovation in der Phase der Marktreifgestaltung zum BMWFJ.

Die drei Vorsitze werden der wichtigen Rolle, die der Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation bei der Erneuerung der Lissabon-Strategie für die Zeit nach 2010 spielt, umfassend Rechnung tragen.

Im Hinblick auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und die Bewältigung der großen gesellschaftlichen und technologischen Herausforderungen wird die Vervollständigung und Konsolidierung des Europäischen Forschungsraums (EFR) durch eine enge Interaktion zwischen Hochschul-, Forschungs- und Innovationspolitik weiterhin ein vorrangiges Ziel sein.

Die Vorsitze werden sich deshalb der Gestaltung der künftigen Zielvorgabe(n) und/oder politischen Ziele widmen, um die politischen Anstrengungen der EU und der Mitgliedstaaten für die Zeit nach 2010 zu koordinieren. Sie werden die Entwicklung und Anwendung von Indikatoren zur Überwachung der Fortschritte bei der vollständigen Verwirklichung des EFR unterstützen. Es wird deutlich gemacht werden, wie wichtig der EFR für die Entwicklung einer nachhaltigen Wirtschaft und Gesellschaft ist.

Die Vorsitze werden Verbesserungen bei der Gestaltung des EFR fördern, die eine wirksamere Koordinierung europäischer, nationaler und regionaler Maßnahmen und Programme ermöglichen, vor allem hinsichtlich des Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP) und des Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung (FTE), damit effizienter und wirksamer in Forschung und Innovation in Europa investiert werden kann. In diesem Zusammenhang werden sie

Maßnahmen weiterentwickeln, die zu einer Evaluierungskultur führen, die auch Zukunftsstudien und Folgenabschätzungen, insbesondere Ex-post-Folgenabschätzungen, umfasst, wobei alle einschlägigen forschungspolitischen Maßnahmen im EFR, denen Schlüsselbedeutung zukommt, erfasst werden.

Außerdem wird der Analyse der Halbzeitüberprüfung des Siebten Forschungsrahmenprogramms besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und die Beratungen über die Gestaltung des künftigen Rahmenprogramms und die diesbezügliche Ex-ante-Folgenabschätzung sollen vorangebracht werden. Ferner werden die Struktur und die Mechanismen des Europäischen Forschungsrats und der gemeinsamen Unternehmen (IMI, ARTEMIS, ENIAC und CLEAN SKY) einer Überprüfung unterzogen. Besondere Aufmerksamkeit wird der Einbeziehung der Industrie – vor allem der KMU angesichts der angestrebten KMU-Beteiligung von mindestens 15 Prozent – und der Vereinfachung der administrativen Verfahren und der Finanzkontrollverfahren gewidmet werden.

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP), vor allem in den Bereichen Energie, effizientes Bauen, Fabrik der Zukunft, umweltfreundliche Kraftfahrzeuge und künftiges Internet werden ein wichtiges, in gemeinsame Rahmenvorschriften eingebettetes Instrument sein. Im Rahmen der weiteren Koordinierung politischer Maßnahmen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene wird der Umsetzung der gemeinsamen Programmplanung durch Aufstellung und Umsetzung einer ersten Themenliste und den Modalitäten für die Zusammenarbeit und die Koordinierung der länderübergreifenden Finanzierung besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Ein wichtiges Querschnittsthema ist die Rolle der Regionen im Bereich der Forschungspolitik und der europäischen Wissenschaftspolitik. Die drei Vorsitze werden die Bedeutung der regionalen Dimension bei der Entwicklung, Durchführung und Überwachung der innovations- und forschungspolitischen Maßnahmen hervorheben – vor allem hinsichtlich der Maßnahmen, bei denen Komplementaritäten mit von den Strukturfonds kofinanzierten Initiativen möglich sind.

Die drei Vorsitze unterstützen den Ausbau der Raumfahrtspolitik der EU.

„Europäisches Raumfahrtprogramm“:

Ziel und Inhalt des Vorschlags: Mit Art. 189 des Vertrags von Lissabon besteht für die EU die Möglichkeit, zur Umsetzung ihrer geteilten Kompetenz mit den MS notwendige Maßnahmen zu setzen, die auch die Form eines Europäischen Weltraumprogramms annehmen können. Vorschläge der EK und Verhandlungen mit den MS sind im Zusammenhang mit Finanziellen Rahmen 2014 – 2020 zu sehen.

Seit dem 2. Weltraumrat vom 7. Juni 2005 wurde die Bezeichnung „Europäisches Weltraumprogramm“ für die Koordinierung der ESA, EU und MS - Aktivitäten im Bereich Weltraum verwendet. Damals wurde beschlossen und festgelegt, dass sich die EU auf weltraumgestützte Anwendungen (Galileo, GMES) konzentrieren wird. Die für September 2010 geplante Mitteilung der EK zu Exploration / Erforschung des Sonnensystems lässt auf eine breitere Interpretation der EK der geplanten Tätigkeiten schließen.

Fahrplan: 24. November 2010 Weltraumrat

Offene Fragen/"Knackpunkte":

- Arbeitsteilung zwischen ESA und EU bzw. Instrumentenmix auf europäischer Ebene (8. EU-Rahmenprogramm, geplantes Europäisches Weltraumprogramm, ESA Programme)
- Status und Entwicklung der europäischen Raumfahrtindustrie: Welche Rolle haben Mehrfachkapazitäten für die Erhaltung des Wettbewerbs? Geo-Return als Voraussetzung für Wettbewerb im institutionellen Markt

- Schaffung eines regulatorischen Rahmens für EU-Weltraumaktivitäten (gerechte Beschaffungspolitik)
- Wie stellt sich Europa zu Raumfahrt und Sicherheit ?
- Wie stellt sich Europa zu (Menschliche) Erforschung des Sonnensystems / Exploration ?

Teil Telekommunikation und Informationsgesellschaft (federführende Zuständigkeit des bmvit Telekommunikation):

Hinweis: Themen der Informationsgesellschaft (i2020, digitale Integration und e-Zugänglichkeit) ressortieren primär zum BKA, Telekom und IKT zum bmvit..

Die Vorsitze werden mit der Arbeit betreffend den neuen Geltungsbereich des Universaldiensts im Bereich der elektronischen Kommunikation und die Aufnahme des Breitbands in den Geltungsbereich des Universaldiensts auf der Grundlage einer Mitteilung der Kommission beginnen.

Die Billigung der neuen Strategie (2010-2015) zur Förderung der Informationsgesellschaft (i2010) wird eine Hauptpriorität darstellen.

Die drei Vorsitze werden den Aufbau von Netzen der nächsten Generation fördern – sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch hinsichtlich der Dienste – und sich dabei auf die bevorstehende Empfehlung der Kommission stützen.

Die Arbeit bezüglich der Themen Netzsicherheit, elektronischer Geschäftsverkehr und Schutz geistigen Eigentums im Internet sowie Bekämpfung der Piraterie wird intensiviert werden.

Das verlängerte Mandat der Europäischen Agentur für Netz- und Informationssicherheit (ENISA) wird im März 2012 auslaufen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Überprüfung des Rechtsrahmens für die elektronische Kommunikation werden die Vorsitze Beratungen über die Zukunft der ENISA einleiten.

Die Vorsitze werden weitere Beiträge zur Entwicklung des Internets der Zukunft leisten. Neue Herausforderungen, wie etwa die Ausweitung des Universaldiensts, die Netzneutralität, das mobile Breitband, die Konvergenz fester und mobiler Netze und die Entwicklung des "Internets der Dinge" werden geprüft werden.

Die Vorsitze werden die Koordinierung und Vorbereitung für die nächste Weltfunkkonferenz im Jahr 2011 (WRC-11) so gestalten, dass die Übereinstimmung mit der Politik und den Grundsätzen der Union gewahrt ist.

Hinsichtlich der Postdienstleistungen werden sich die Vorsitze mit der Koordinierung der EU-Position auf der Strategiekonferenz des Weltpostvereins (WPV), die vom 21. bis 25. September 2010 in Nairobi stattfindet, befassen.

II. Wichtige Daten:

Bereich Verkehr/Telekom:

Verkehrsministerrat: 11. März, 24. Juni, 15. Oktober und 2./3. Dezember 2010
 ao. Verkehrsministerrat (Aschewolke - Auswirkungen auf die Luftfahrt): 4. Mai 2010
 Informelles Treffen der VerkehrsministerInnen: 12. Februar und 16. September 2010

Telekomministerrat: 31. Mai 2010

Informelles Treffen der MinisterInnen für Telekom: 18.-20. April 2010 in Granada

Bereich Innovation:

Rat Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie und Forschung): 1.-2. März, 25.-26. Mai, 11. Oktober und 25.-26. November 2010

Informelles Treffen der MinisterInnen für Wettbewerbsfähigkeit: 7.-9. Februar, 14.-16. Juli und 30. September 2010