

# **JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2011**

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

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

#### **I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2011**

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2011 am 27. Oktober 2010 verabschiedet. Es ist das Erste, das nach dem neuen Planungszyklus angenommen wurde. Es gliedert sich in fünf politische Prioritäten, die von EK-Präsident Barroso in seiner ersten Rede zur Lage der Union vor dem Europäischen Parlament (EP) am 7. September 2010 festgelegt wurden:

- 1. Bewältigung der Wirtschaftskrise und Schaffung der Grundlage für den Aufschwung**
- 2. Wachstumsbelebung zur Schaffung von Arbeitsplätzen durch die beschleunigte Umsetzung der Reformagenda Europa 2020**
- 3. Schaffung eines Raumes der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts**
- 4. Aufnahme der Verhandlungen über einen modernen EU-Haushalt**
- 5. Stärkung der Rolle der Union auf dem internationalen Parkett**

#### **1. Bewältigung der Wirtschaftskrise und Schaffung der Grundlage für den Aufschwung**

Die EK hat Ende September 2010 ein Paket von sechs Legislativvorschlägen zur Stärkung der Instrumente für die wirtschaftliche Steuerung und zu deren Ausweitung auf die Koordinierung der Wirtschafts- und Haushaltspolitik vorgelegt. Der Europäische Rat (ER) im Oktober 2010 hat sich darauf geeinigt, dass bis Sommer 2011 Einigung über diese EK-Vorschläge erzielt werden soll.

Ab Jänner 2011 bildet erstmals das Europäische Semester den zentralen Rahmen für die wirtschaftspolitische Koordinierung auf europäischer Ebene. Die EK wird im Jänner 2011 ihren ersten Jahreswachstumsbericht („*Annual Growth Survey*“) annehmen, der das Europäische Semester einleitet und einen wichtigen Input für den Frühjahrs-ER liefern wird. Der Bericht beinhaltet eine Analyse der Wirtschaftslage (einschließlich potentieller Ungleichgewichte und systemischer Risiken) sowie einen Fortschrittsbericht und einen Vorschlag bezüglich einer horizontalen strategisch-politischen Ausrichtung der Mitgliedstaaten (MS). Nationale Reformprogramme und Stabilitäts- und Konvergenzprogramme bleiben rechtlich weiterhin getrennt, werden jedoch gleichzeitig vorgelegt (bis Ende April) und von der EK gemeinsam geprüft. Die Vorlage der Budgetentwürfe an die nationalen Parlamente soll die Empfehlungen des Rates bzw. der EK enthalten sowie Erklärungen, wie diese berücksichtigt wurden.

## **2. Wachstumsbelegung zur Schaffung von Arbeitsplätzen durch die beschleunigte Umsetzung der Reformagenda Europa 2020**

### **2.2 Finanzmarktregulierung**

Die meisten Vorschläge zur Reform der Finanzmarktregulierung liegen bereits vor oder wurden bereits angenommen. Ein zentrales Vorhaben war das Bankenaufsichtspaket. Im September 2010 wurden die EK-Legislativvorschläge hierzu vom EP verabschiedet und treten nun Anfang 2011 in Kraft. Im 1. Halbjahr 2011 wird die EK Verbesserungen und Änderungen zu folgenden Richtlinien vorlegen: weitere Verbesserungen an den Eigenkapitalanforderungen, Änderungen an der Richtlinie über die Märkte für Finanzinstrumente sowie der Marktmissbrauchsrichtlinie. Weiters wird die EK einen Vorschlag zu Ratingagenturen sowie Rechtsvorschriften zur Festlegung eines Rahmens für Bankenrisiken und Abwicklung vorlegen. Die EK-Legislativvorschläge zu Anlageprodukten für Kleinanleger sollen im 1. Quartal 2011 angenommen werden. Als gemeinsames Ziel der europäischen Organe nennt die EK eine Einigung über das gesamte Reformpaket bis Ende 2011. Die Kommission wird auch weiterhin die Möglichkeit eines fairen Beitrags des Finanzsektors zur Krisenbewältigung prüfen.

### **2.3. Intelligentes Wachstum**

Bisher hat die EK in diesem Bereich folgende EU-2020 Leitinitiativen vorgelegt: „*Innovationsunion*“, „*Jugend in Bewegung*“ und „*Eine digitale Agenda für Europa*“. 2011 werden die im Rahmen der Leitinitiativen angekündigten konkreten Vorschläge durch einander ergänzende Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene umgesetzt. Geplant sind die Vorlage einer Mitteilung zu einem besser integrierten Europäischen Standardisierungssystem sowie ein Legislativvorschlag zur Standardisierung, der unter anderem den IKT-Sektor mit einbeziehen soll. Weiters kündigt die EK eine Mitteilung zur Modernisierung des Hochschulwesens an. Diese könnte mögliche Vorschläge für u.a. ein Rankingssystem für Hochschulen beinhalten.

### **2.4. Nachhaltiges Wachstum**

Die Kommission wird 2011 ihre Vorstellungen zum Thema „**Ressourceneffizienz**“ formulieren. Im 1. Quartal 2011 wird die EK eine „*Roadmap zur emissionsarmen Gesellschaft 2050*“ (inklusive Meilensteine bis 2030) vorlegen. Die daraus resultierenden Überlegungen über notwendige strukturelle und technologische Änderungen fließen in die Leitinitiative „*Ressourceneffizientes Europa*“ (Beginn 2011) ein. Die für das 2. Quartal 2011 geplante „*Roadmap für ein ressourceneffizientes Europa*“ wird einen weiteren wesentlichen Teil der Leitinitiative bilden. Weiters wird die Kommission eine „*Energie Roadmap 2050*“ im 3. Quartal 2011 annehmen. Die Kommission wird sektorspezifische Schlüsselmaßnahmen zur Erreichung eines kosteneffizienten Energieeinsparungspotentials von 20% bis 2020 identifizieren („*European Energy Efficiency Plan until 2020*“, Annahme 1. Quartal 2011). Parallel dazu sollen die Erfahrungen aus dem ersten Europäischen Aktionsplan zur Energieeffizienz (2006) analysiert werden. Die geplante Richtlinie zu Energieeffizienz und Einsparung ist ein Follow-up zum Europäischen Energieeffizienz Aktionsplan.

Weiters wird die EK ein **Weißbuch zur Zukunft der Verkehrspolitik** (1. Quartal 2011) vorlegen. Dieses wird einen Gesamtrahmen für Maßnahmen in den nächsten 10 Jahren u.a. in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Binnenmarkt sowie Dekarbonisierung des Verkehrs definieren.

Die Kommission betont in ihrem Arbeitsprogramm, dass ihre Vorschläge zur Gemeinsamen Agrar- und Fischereipolitik als zentrales Thema die Förderung einer nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen und die Erschließung des Innovationspotentials in Sektoren wie Landwirtschaft und Fischerei beinhalten.

Im Bereich Klimawandel wird die EK die internationalen Bemühungen um ein ehrgeiziges globales Klimaabkommen vorantreiben. Die EK betont aber auch, dass sie eng mit bilateralen Partnern zusammenarbeiten wird (gemeinsame Projekte in Bereichen wie saubere Technologien, Emissionshandel und erneuerbare Energien). Diesen Ansatz hat EK-Präsident Barroso bereits in seinem Schreiben an den Präsident des Europäischen Rates im Vorfeld des ER im Oktober angekündigt. Weitere wichtige Umweltthemen: Vorbereitung Rio+20-Erdgipfel 2012, Bewertung der Ergebnisse des 6. Umweltaktionsprogramms, Überarbeitung der Strategien für Abfallvermeidung und –verwertung.

## 2.5. Integratives Wachstum

Im November 2010 hat die EK den 5. Kohäsionsbericht vorgelegt. Einige Informationen zur Ausgestaltung der Kohäsionspolitik nach 2013 sind bereits in der am im Oktober 2010 von der EK beschlossenen Mitteilung zum „*Budget Review*“ enthalten. Diese lassen einen Fokus auf eine bessere Abstimmung der Kohäsionspolitik mit der EU 2020 -Strategie und eine verstärkte thematische Konzentration der Mitteleinsätze erkennen. Ende November 2010 hat die Kommission eine weitere Leitinitiative „*Neue Kompetenzen und neue Beschäftigungsmöglichkeiten*“ angenommen. Die Leitinitiative „*Europäische Plattform zur Bekämpfung der Armut*“ wurde im Dezember 2010 vorgelegt. Seitens der EK angekündigte Eckpfeiler sind Themen wie Jugend, Migration, Armut und Behinderung, extreme Armut und Kinderarmut. 2011 wird die EK in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern einen Legislativvorschlag zur verbesserten Umsetzung der Richtlinie über die Entsendung von ArbeitnehmerInnen vorlegen und die Richtlinie zur Arbeitszeitgestaltung überarbeiten. Weiters plant die EK eine Revision der staatlichen Beihilferegulungen in Bezugnahme auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Das Weißbuch zu Pensionen (Grünbuch wurde 23. Juni 2010 vorgelegt) wird im 3. Quartal vorgelegt.

## 2.6. Wachstumspotential des Binnenmarktes erschließen

Ausgehend vom Monti-Bericht (Defizite im Binnenmarkt) hat die EK im Oktober 2010 konkrete Vorschläge zur Neubelebung des Binnenmarktes in einer Binnenmarktinitiative („*Single Market Act*“) vorgelegt. In zwei Berichten zeigt die EK eine Reihe von konkreten Lösungen auf (insgesamt 75 Maßnahmen), mit denen sie das Vertrauen in den Binnenmarkt stärken will und Wirtschaftswachstum, Wettbewerbsfähigkeit und sozialen Fortschritt durch Maßnahmen, die allen MarktteilnehmerInnen – UnternehmerInnen, VerbraucherInnen und ArbeitnehmerInnen – zu Gute kommen, fördern sollen. Zeitgleich veröffentlichte die EK eine Leitinitiative „*Industriepolitik im Zeitalter der Globalisierung*“. Diese beinhaltet einen neuen Ansatz betreffend die Erfolgsmessung bei dem es darum geht, sich nicht länger nur auf das Endprodukt eines Sektors zu konzentrieren, sondern stattdessen die gesamte Wertschöpfungskette zu betrachten (vom Zugang zu Rohstoffen zu den Kundendienstleistungen). Erfolgsindikatoren sind z.B. neue Arbeitsplätze in KMUs oder die internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.

Weitere Initiativen: Vorschläge zur Reform der Vergabevorschriften für öffentliche Aufträge und zur Einführung einheitlicher Vorschriften für Konzessionsverträge, Vorlage von Vorschlägen für ein alternatives Streitbeilegungsverfahren, Fortführung der Arbeiten zum kollektiven Rechtsschutz (4. Quartal 2011).

Initiativen im Steuerbereich: Vorschlag für eine gemeinsame konsolidierte Körperschaftssteuer-Bemessungsgrundlage (1. Quartal 2011), Mitteilung für eine künftige Mehrwertsteuerstrategie (4. Quartal 2011). Im 2. Quartal 2011 plant die EK die Verabschiedung eines „**Flughafenpakets**“.

## 3. Fortsetzung der Agenda für Bürgernähe: Freiheit, Sicherheit und Recht

In ihrem Bericht über die Unionsbürgerschaft schlägt die EK Maßnahmen vor, mit denen das Leben der BürgerInnen einfacher wird, wenn sie ihre EU-Rechte ausüben, z.B. bei der Heirat, beim Hauskauf oder bei der **Autozulassung in einem anderen Mitgliedstaat**.

2011 wird die Kommission zudem ein Rechtsinstrument zum europäischen Vertragsrecht vorschlagen.

Weitere Initiativen: Richtlinie betreffend die Rechte von Verbrechenopfern, Legislativvorschläge zur Einführung von verfahrensrechtlichen Mindeststandards in Strafverfahren, Legislativvorschläge für ein Registrierungsprogramm für Reisende und für ein Ein-/Ausreiseprogramm für Drittstaatsangehörige, Überarbeitung der Zivilschutzvorschriften, sowie ein neuer umfassender Rechtsrahmen für den Schutz von persönlichen Daten in der EU.

#### **4. Europa in der Welt: Verstärkung unserer Präsenz auf der internationalen Bühne**

Die EK betont in Hinblick auf die Beziehungen zu strategischen Partnern, dass Politikbereiche wie Entwicklung, Handel, Erweiterung, humanitäre Hilfe und die außenpolitischen Aspekte EU-interner Maßnahmen, für die die Kommission zuständig ist, bestmöglich genutzt werden sollen und mit der Arbeit des Europäischen Auswärtigen Dienstes (EAD) abgestimmt werden müssen, um ein strategisches Gesamtbild der bilateralen Beziehungen der EU zu entwerfen.

##### **4.1. Eine umfassende Handelspolitik**

Die EK hat ihre Handelsstrategie im November 2010 vorgestellt. Darüberhinaus wird sie 2011 einen Legislativvorschlag für ein EU-Instrument zur Verbesserung des Zugangs zu den öffentlichen Beschaffungsmärkten in Entwicklungs- und wichtigen Schwellenländern vorlegen und Maßnahmen zur Unterstützung europäischer KMU bei der Entwicklung ihrer Wirtschaftsaktivitäten außerhalb der EU vorschlagen. Im 1. Quartal 2011 wird die EK einen Legislativvorschlag für eine neue Verordnung zum Allgemeinen Präferenzsystem vorlegen.

##### **4.2. EU-Erweiterung, Nachbarschafts- und Entwicklungspolitik und humanitäre Hilfe**

EU-Erweiterungsprozess: Die Fortschritte bei den Verhandlungen und die eventuelle Aufnahme neuer Verhandlungen wird von den erzielten Fortschritten der Kandidatenländer abhängen. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Einhaltung des Rechtsstaatlichkeitsprinzips. Weiters ist die Überprüfung der EU-Nachbarschaftspolitik mit dem Ziel, 2011 Vorschläge für ihre Entwicklung sowohl im Bereich der bilateralen als auch multilateralen Beziehungen (östliche Partnerschaft, Union für den Mittelmeerraum) vorzulegen, geplant. Im Bereich Entwicklungspolitik weist die Kommission auf die Wichtigkeit der Nachbereitung des Grünbuchs zur künftigen Entwicklungspolitik hin. Die darauf basierende Initiative zur Modernisierung der EU Entwicklungshilfe soll im 4. Quartal 2011 verabschiedet werden. Weiters ist eine Modernisierung der humanitären Hilfe geplant.

#### **5. Ergebnisorientiertes Denken: optimale Nutzung der EU-Politik**

##### **5.1. Ein moderner Haushalt für Europas Zukunft**

Die Kommission hat im Oktober 2010 ihre Mitteilung zur „Überprüfung des EU-Haushaltes“ präsentiert. Der ER im Oktober 2010 hat dazu in seinen Schlussfolgerungen festgelegt, dass der mehrjährige Finanzrahmen die Konsolidierungsbemühungen der MS widerspiegeln soll. Im November 2010 hat die Kommission ihren 5. Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt (Kohäsionsbericht) vorgelegt sowie eine Mitteilung über die Zukunft der Gemeinsamen Agrarpolitik. Im Mai 2011 ist eine Überblicksmittteilung zur Einnahmen- und Ausgabenseite ab 2014 geplant und im Juni 2011 erscheint der Eigenmittelbericht. Im Sommer 2011 wird die Kommission ihre Vorschläge für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen vorlegen. Dieses Paket besteht aus folgenden Dokumenten: Mitteilung zum nächsten mehrjährigen Finanzrahmen, Vorschlag für eine Verordnung des Rates zu einem mehrjährigen Finanzrahmen, Vorschlag für einen neuen Beschluss zu Eigenmitteln, Vorschlag für eine neue Interinstitutionelle Einigung zu einem ausgewogenen Finanzmanagement und Kooperation bezüglich budgetärer Maßnahmen. Die EK wird zwischen Sommer und Ende 2011 mehrere Pakete mit umfassenden Vorschlägen für

Rechtsvorschriften über spezifische Finanzinstrumente und -programme zur Ausführung des neuen Finanzrahmens vorlegen.

### 5.2.Förderung der intelligenten Rechtsetzung

Beginnend mit diesem Arbeitsprogramm wird grundsätzlich eine positive Stellungnahme des Ausschusses für Folgenabschätzung zu einem Vorschlag notwendig, bevor dieser der Kommission zur Annahme übermittelt werden kann. Ab 2012 wird die Anhörungsfrist von acht auf zwölf Wochen verlängert. 2011 wird zudem die Anhörungspolitik der EK überprüft und die Planungssicherheit in Bezug auf Vorschläge und Ex-Post-Bewertungen der EK verbessert.

## II. Vorhaben der EK

### → Strategische Initiativen deren Annahme für 2011 vorgesehen ist

#### Weißbuch über die Zukunft des Verkehrs

- Ziele

Das Weißbuch soll ein Aktionsprogramm für den Verkehr bis 2020 darstellen und 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, marktbasierenden 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:

Juni 2009:	Vorlage der Mitteilung der EK „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“
09.10.2009	TTE-Rat: Orientierungsaussprache
17.12.2009	TTE-Rat: Schlussfolgerungen der Präsidentschaft
06.07.2010	Vorlage des Initiativberichts des EP
15.10.2010	TTE-Rat: Gedankenaustausch zum Thema "Verkehr 2010-2020: Strategie und Zukunft"

Die EK wird das Weißbuch nach gegenwärtigem Wissensstand am 2. März 2011 präsentieren. Die ungarische Ratspräsidentschaft plant eine Orientierungsaussprache anlässlich des Rates am 16. Juni 2011. Die Ergebnisse dieser Aussprache sollen in Form einer Zusammenfassung der Präsidentschaft dargestellt werden.

- Österreichische Haltung:

Österreich fordert(e) in zahlreichen Diskussionen die **Verankerung des Prinzips der Verkehrsverlagerung** im neuen Verkehrsweißbuch und spricht sich dezidiert für die 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 aus. Der Einsatz neuer Technologien wird grundsätzlich begrüßt jedoch dürfen diese nicht zu Wettbewerbsverzerrungen bei der Straße gegenüber der Schiene und dem (Binnen-)Schiff führen. Auch ist hierbei zu beachten, dass erzielte

technische Fortschritte oft kurzfristig durch die zunehmenden Verkehrsmengen egalisiert werden.

### **Flughafenpaket:**

- 1) Bestandsaufnahme und Bewertung der Flughafenkapazitäten**
- 2) Überprüfung der Zuweisung von Zeitnischen**
- 3) Überprüfung der Bodenabfertigungsrichtlinie**
- 4) Überprüfung der Richtlinie zu Fluglärm**

- Ziele:

Der aktuelle Stand der europäischen Flughafenpolitik soll in einer gemeinsamen Mitteilung der EK erörtert werden. Diese Mitteilung wird möglicherweise ergänzt durch Legislativvorschläge der EK zur Novellierung der FlughafenBodenabfertigungsRL, der SlotVO sowie der „FlughafenLärmRL“ (RL betr. lärmbedingter Betriebseinschränkungen auf Flughäfen) und einen neuen Gesetzesvorschlag zur Bestandsaufnahme und Bewertung der Flughafenkapazitäten. Damit soll der drohenden Überlastung der europäischen Flughäfen durch effizientere Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten entgegengewirkt und zugleich für einen Ausgleich mit den fluglärmpolitischen Sachzwängen gesorgt werden.

- Stand:

Die Stakeholder wurden von der EK bereits informiert und konsultiert. In diversen Expertengremien der EK haben die Vorbereitungsarbeiten bereits begonnen. Die Präsentation des Flughafenpaketes wurde für Juni 2011, also noch unter ungarischer Präsidentschaft, angekündigt. Die effektive Behandlung in Rat und EP würde dann im 2.Halbjahr 2011 unter polnischer Präsidentschaft erfolgen.

- Österreichische Haltung:

**ad Flughafenkapazitäten:** Die EK plant hierzu eine Mitteilung herauszugeben. Ein Expertenausschuss, der auch aus VertreterInnen der MS besteht, wurde von der EK bereits eingerichtet. Konkret geht es darum, transparente, nichtdiskriminierende, objektive und sachgerechte Verwaltungsverfahren zu entwickeln, mit welchen die bestehenden Flughafenkapazitäten festgestellt und bewertet werden sollten. Damit soll verhindert werden, dass solche Kapazitäten „versteckt“ bzw. wettbewerbswidrig nur gewissen FlughafennutzerInnen geöffnet würden. Seitens Österreichs sollte in diesem Zusammenhang darauf geachtet werden, dass das Ziel des Flughafenpaketes, nämlich die Sicherstellung der europäischen Luftfahrt-Infrastrukturen nicht durch einseitige Bevorzugung von Sonderinteressen wieder zunichte gemacht wird. 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.

Ähnliches gilt für die **lärmbedingten Flughafenbetriebseinschränkungen:**

Hier sollen transparente, nichtdiskriminierende, objektive und sachgerechte Verwaltungsverfahren entwickelt werden, mit welchen die bestehenden Flughafenkapazitäten aus fluglärmpolitischen Erwägungen nur beschränkt (v.a. in den Nachtstunden) geöffnet werden würden.

Auch in diesem Zusammenhang wäre auf die Wahrung der dargestellten Ziele des Flughafenpaketes zu achten.

**ad Slots:** Ein Expertenausschuss, der auch aus VertreterInnen der MS besteht, wurde von der EK eingerichtet. Bei der Novellierung der EU-SlotVO Nr.793/2004 handelt es sich um ein sehr heikles und kontroversielles Thema, da hier die unterschiedlichen Interessenslagen der Luftfahrtunternehmen und Flughäfen, der Netzwerkcarrier, Billigcarrier und der Allgemeinen Luftfahrt, der Flugsicherungen und der Slotkoordinatoren aufeinander treffen. Konkret geht

es hier um die Frage, die bislang privilegierte Stellung der über die sog. „grandfather-slots“ verfügenden etablierten Liniencarrier insbesondere durch Markt- und Preismechanismen zugunsten neuer Wettbewerber allmählich abzubauen. Außerdem sollte durch eine bessere d.h. obligatorische Abstimmung zwischen (Flughafen-)Slots und (Flugsicherungs-) Flugplänen eine Störung der langfristigen Slotallokationen durch eine kurzfristige Flugplanung der Flugsicherung vermieden werden. Eine koordinierte Position wird im Zuge der Tätigkeiten des Ausschusses zu erarbeiten sein.

**ad Bodenabfertigung:** Ein Expertenausschuss, der auch aus VertreterInnen der MS besteht, wurde von der EK eingerichtet. Bei einer Novellierung der EU-BodenabfertigungsRL Nr.96/67 dürften die Interessensgegensätze weniger kontroversiell ausfallen, da es sich vor allem um technische Verbesserungen handeln wird. Grundlage sind die praktischen Erfahrungen der Mitgliedstaaten in den letzten Jahren. Dies kann von Österreich unterstützt werden. Einer allfälligen Ausweitung des Anwendungsbereiches der Richtlinie auch auf kleinere Flughäfen steht Österreich allerdings eher skeptisch gegenüber.

### 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 EK 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.

Die Kommission hat eine Methodologie zur Revision der Leitlinien ausgearbeitet. Mit dem Dokument KOM(2010) 212 endgültig – „Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen: Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz“ hat die Kommission zur Stellungnahme über die grundsätzliche Methodologie für die Entwicklung des Kernnetzes eingeladen. 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.

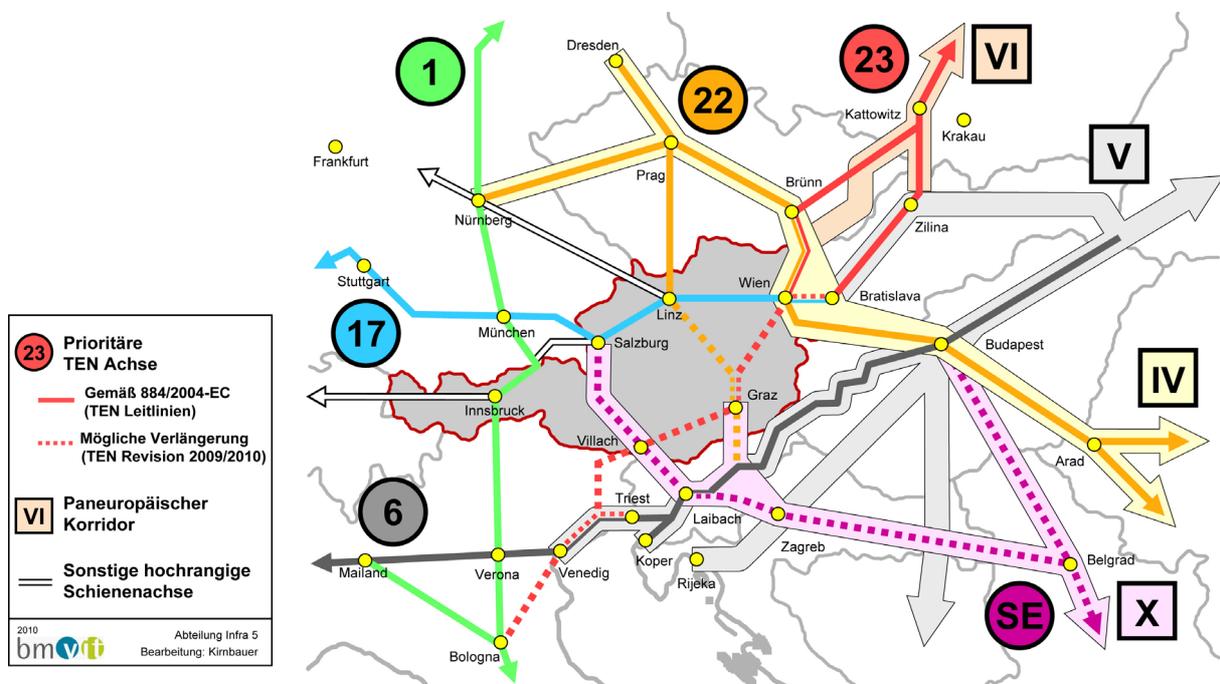
Die Methode für die Bestimmung des Netzes beginnt mit der Auswahl der wesentlichen Knoten. Im Zweiten Schritt werden die entsprechenden Verbindungen zwischen den Knoten („Kanten“ des Netzes) festgelegt. Qualitative Kriterien für die Auswahl der Knoten und

Kanten, für den Entwurf und die Dimensionierung des Netzes sind festgelegt. Mittels Bewertungsmodellen soll das Netz einer quantitativen Bewertung unterzogen werden. Derzeit arbeitet die Kommission an der Fertigstellung der Methodologie, an ergänzenden Studien (z.B. Verkehrsprognosen) sowie – intern – an der Erstellung eines Vorschlages für das Kernnetz. Beim informellen Verkehrsministerrat in Ungarn Anfang Februar 2011 sollen die endgültige Methodologie und das Gesamtnetz diskutiert werden. Mit einer Veröffentlichung des Vorschlages für das Kernnetz wird gegen Ende des ersten Halbjahres 2011 gerechnet.

- Österreichische Haltung:

Die Kernfrage für jeden Mitgliedsstaat ist, welche Netzelemente des Landes zum Kernnetz zu rechnen sein werden. Nach den bisherigen Signalen der EK 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 - Brünn (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 Kommissionsmittel wäre für Österreich ein nicht zu unterschätzender finanzieller Vorteil. Hinsichtlich des Gesamtnetzes besteht in Österreich nur geringfügiger Änderungsbedarf gegenüber dem derzeitigen Netz.

Das bmvit strebt in Zusammenhang mit dem mehrjährigen EU-Finanzrahmen für welchen das Bundesministerium für Finanzen federführend zuständig ist, eine hohe Dotierung der TEN-Haushaltlinie an. Die EK hat hierzu Vorschläge zu verschiedenen Politikbereichen angekündigt, die im zweiten Halbjahr 2011 im Rahmen verschiedener Pakete vorgelegt werden sollen.

## → Vorläufiges Verzeichnis möglicher, zur Prüfung vorliegender Initiativen (2011)

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

#### **Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr**

*Hinweis: Für das BKA besteht hier Mitzuständigkeit.*

- Ziele:

Überprüfung der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr.

- Stand:

Die Leitlinien wurden bisher von der EK noch nicht vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Das Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. 174/1981 idgF, enthält zwar Regelungen, welche staatliche Beihilfen im Seeverkehr ermöglichen, diese Bestimmungen sind allerdings in der Praxis bisher nicht zur Anwendung gekommen. Als Binnenstaat mit einer sehr kleinen Seeschiffahrtsflotte ist Österreich von diesen Leitlinien kaum tangiert.

#### **Vorschlag zur Änderung mehrerer EG-Richtlinien zum Arbeitsrecht mit dem Ziel, Seeleute und Schiffe in den Anwendungsbereich einzubeziehen**

*Hinweis: Die federführende Zuständigkeit liegt beim bmask. Für das bmvit besteht Mitzuständigkeit.*

- Ziele:

Ziel des Vorschlags ist es, dass Seeleute die gleichen ArbeitnehmerInnenrechte erhalten wie ArbeitnehmerInnen auf dem Festland. Bislang sind Seeleute vom Anwendungsbereich einer Reihe von Arbeitsrichtlinien ausgeschlossen. Durch die Änderungen, die mehrere Richtlinien betreffen dürften, sollen die Seeleute unter Berücksichtigung der besonderen Umstände und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs in den Anwendungsbereich einbezogen bzw. einer Sonderregelung unterworfen werden, damit ein gleichwertiges Schutzniveau gewährleistet ist.

- Stand:

Der Vorschlag wurde bisher 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.

## **Zulassung von Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren**

- Ziele:

Hauptziel der Maßnahmen ist es, das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern, indem die Behinderungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs sowie der Freizügigkeit beseitigt werden, die durch unterschiedliche Verwaltungsförmlichkeiten und –auflagen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, entstehen.

- Stand:

Es liegt noch kein Vorschlag der EK vor.

- Österreichische Haltung:

Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung wäre eine derartige Maßnahme grundsätzlich zu begrüßen. In Österreich wird dem Umstand, dass Kraftfahrzeuge die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren auch bei ihrer Erstzulassung in Österreich zugelassen werden, bereits seit der KDV-Novelle vom 11. August 2009 Rechnung getragen.

## **Vorschlag für eine Verordnung über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen**

- Ziele:

Hauptziel dieser Initiative ist es, die negativen Auswirkungen der durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastung der Europäischen BürgerInnen zu verringern. Im Einzelnen geht es darum, die einschlägigen Anforderungen des Europäischen Systems für die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge in Bezug auf Schallemissionen zu ändern und zu verbessern. Betroffen sind alle neuen Typen von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Bussen, die nach Inkrafttreten dieser Legislativmaßnahme zugelassen werden.

- Stand:

Gemäß Richtlinie 2007/34/EG, Artikel 2 waren bis zum 6. Juli 2010 die Vergleichsmesswerte nach der neuen Messmethode für Kraftfahrzeuge an die EK zu übermitteln. Derzeit ist kein Vorschlag der Kommission hinsichtlich einer neuen Verordnung bekannt.

- Österreichische Haltung:

Da kein Vorschlag der Kommission vorliegt, kann derzeit keine abschließende Position Österreichs angegeben werden. Grundsätzlich sind jedoch Maßnahmen, die im Sinne einer Absenkung der (Lärm-) Belastungen des Straßenverkehrs zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen können, begrüßenswert.

## **Verordnung zur Einführung einer Haftungsregelung für die globalen Satellitennavigationssysteme der EU**

### Europäische Satellitennavigationssysteme GALILEO und EGNOS

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 EU 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 fünf 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.

- Stand:

Im Jahr 2011 ist geplant, eine Verordnung zur Einführung einer Haftungsregelung für die europäischen GNSS einzuführen. Hauptziel der VO wird es sein, eine Klarstellung über die geltenden Haftungsregelungen und die daraus resultierenden Finanzaspekte zu erzielen. Die Herausforderung liegt darin, ein ausgewogenes Regime für die Interessen aller Beteiligten – sowohl Nutzer als auch Operateure – zu finden.

- Österreichische Haltung:

In Abstimmung mit den für Haftungsfragen zuständigen Ressorts (insbesondere Bundesministerium für Finanzen und Bundesministerium für Justiz) wird eine Position erarbeitet werden, die den Interessen der UnternehmerInnen, Versicherungen und BürgerInnen Rechnung trägt.

### **Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG über die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (Einführung der Marktüberwachungsvorschriften des neuen Rechtsrahmens für die Vermarktung von Erzeugnissen)**

- Ziele:

Oberstes Ziel ist es, den Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge zu sichern und zu stärken, indem gewährleistet wird, dass sämtliche für eine wirksame und einheitliche Anwendung und Durchsetzung des Rechtsrahmens für Automobilerzeugnisse erforderlichen Mechanismen vorhanden sind. Angestrebt wird, dass sämtliche Kraftfahrzeuge, -systeme, -bauteile sowie alle für diese Fahrzeuge bestimmten technischen Einheiten, die in der EU am Markt angeboten werden, den Vorschriften entsprechen, damit ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau gewährleistet ist, und dass weiterhin gleiche Wettbewerbsbedingungen für die beteiligten Wirtschaftsakteure gelten.

- Stand:

Derzeit ist kein Vorschlag der EK hinsichtlich einer neuen Verordnung bekannt.

- Österreichische Haltung:

Da kein Vorschlag der EK vorliegt, kann auch derzeit noch keine abschließende Haltung eingenommen werden. Grundsätzlich wäre eine solche Initiative zu begrüßen. Es wird jedoch darauf zu achten sein, dass durch eine geplante Einführung von Toleranzen nach oben bei Abmessungen und Gewichten von Fahrzeugen (LKW und Busse) im Rahmen von Änderungen der Vorschriften zur Typgenehmigung in rechtlicher Hinsicht die RL 96/53/EG

über höchstzulässige Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen im nationalen wie internationalem Verkehr nicht berührt wird. Darüber hinaus muss auch darauf geachtet werden, dass weder den Zielen der nationalen, noch jenen der europäischen Verkehrspolitik hinsichtlich Forcierung umweltfreundlicher Verkehrsträger sowie Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für und zwischen den Verkehrsträgern widersprochen wird.

### **Vorschlag zu Sicherheitsscannern**

*Hinweis: Die federführende Zuständigkeit liegt hier beim BMI.*

- Ziele:

Der Vorschlag würde als Folgemaßnahme zum Bericht über Sicherheitsscanner vom Juni 2010 und in Abhängigkeit vom Ergebnis der Folgenabschätzung einen Rechtsrahmen für den Einsatz von Sicherheitsscannern auf EU-Flughäfen setzen.

- Stand:

Der Bericht ist mittlerweile fertig gestellt und dem EP zugeleitet worden. Die EK kommt darin zum Schluss, dass Sicherheitsscanner als zuverlässiges und wirksames Mittel für Kontrollen angesehen werden können. Bedenken hinsichtlich Gesundheitsschutz und der Respektierung der Grundrechte ließen sich ausräumen, sofern die Scanner unter angemessenen Bedingungen eingesetzt werden.

- Österreichische Haltung:

Die Frage des Einsatzes von Sicherheitsscannern ist für die europäischen BürgerInnen und ein äußerst sensibles Thema. Die Behandlung muss daher auch auf Grundlage einer umfassenden Folgenabschätzung und Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen. Auf der Grundlage einer gemeinsamen EU-Politik könnte ein Einsatz von Ganzkörperscannern unter zwei Bedingungen angedacht werden: Erstens muss es einen echten Mehrwert für die Sicherheit der BürgerInnen geben. Zweitens müssen der Grundrechtsschutz, der Schutz der Intimsphäre sowie die Gesundheit der gescannten Personen gewährleistet sein. Wichtig in diesem Zusammenhang ist die Schaffung von einheitlichen europäischen Regelungen für den Einsatz dieser Geräte.

### **Paket zur Sozialagenda für den Seeverkehr**

*Hinweis: Die Koordination des Gesamtpakets und die RL betreffend das ILO-Seearbeitsübereinkommen fallen in die federführende Zuständigkeit des bmask.*

- Ziele:

Hierbei werden verschiedene Aspekte der „menschlichen Dimension“ des Seeverkehrs erörtert, insbesondere die Ausbildung und Prüfung von Seeleuten (Mitteilung zu einer Sozialagenda für den Seeverkehr, Vorschlag für eine Richtlinie zur Kontrolle der Anwendung des IAO-Übereinkommens, Vorschlag für die Überarbeitung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten).

- Stand:

Die RL betreffend die Umsetzung des ILO-Seearbeitsübereinkommens wurde zwischenzeitlich angenommen (RL 2009/13/EG). 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 zur internationalen Verkehrspolitik in Bezug auf Nachbarländer**

- Ziele:

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine gemeinsame Mitteilung mit den GD ELARG, AIDCO und RRELEX/EAD, in der die Verkehrspolitik gegenüber Nachbarstaaten und Beitrittsländern erörtert wird. Dieser Fahrplan vereint die unterschiedlichen Aspekte der auf die „Östliche Partnerschaft“ und die Erweiterung bezogenen Verkehrspolitik in einer umfassenden Strategie und gewährleistet eine bessere Anbindung an die TEN-V-Politik.

- Stand:

Die Mitteilung wurde von der EK noch nicht vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich werden Initiativen zur infrastrukturellen Anbindung der Nachbarländer und zur Erreichung vergleichbarer Niveaus hinsichtlich nachhaltiger Umwelt-, Sozial- und Sicherheitsstandards im Verkehrsbereich begrüßt. Es wird jedoch darauf zu achten sein, dass es nicht zu einer generellen Verkehrsliberalisierung kommt die Wettbewerbsverzerrungen nach sich zieht. Auch sollten Initiativen im Zuge der Nachbarschaftspolitik kein Präjudiz zu den laufenden Beitrittsverhandlungen darstellen.

### **Strategieplan für Verkehrstechnologie**

- Ziele:

Der Strategieplan für Verkehrstechnologie wird einen strategischen Rahmen für Forschung und für die Entwicklung und Einführung von Technologien liefern. Dies wird auf der Grundlage des politischen Bedarfs und der Vision eines integrierten, effizienten und umweltfreundlichen Verkehrssystems im Jahre 2050 erfolgen.

- 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.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt die von der EU beabsichtigte Erstellung eines Strategischen Verkehrstechnologieplans. 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)

### **Paket zur elektronischen Mobilität**

- Ziele:

Dieses Bündel an Legislativmaßnahmen zielt auf den Einsatz neuer Technologien bei verschiedenen Verkehrsträgern ab, um ein effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem zu fördern. Die Maßnahmen werden die integrierte Ausstellung von Bahntickets ebenso betreffen wie digitale Fahrtenschreiber, elektronische Mautsysteme, integrierte Seeverkehrsdaten usw.

- Stand:

Das Maßnahmenpaket wurde von der EK noch nicht vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Aus österreichischer Sicht kann ein solches Maßnahmenpaket grundsätzlich begrüßt werden. Neue Technologien können einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten. Der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme kann einerseits zu Effizienzsteigerungen im Hinblick auf die Erleichterung der Reise – und Logistikplanung für die einzelnen NutzerInnen führen und andererseits zur Erhöhung der Sicherheit, der besseren Vernetzung der Verkehrsträger sowie zur Vermeidung von Staus und der flüssigeren Abwicklung des Verkehrs beitragen.

## 2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post

### 1. Zur Thematik der Europäischen Digitalen Agenda im Allgemeinen:

Die bisherige Strategie zur Förderung der Informationsgesellschaft nach 2010 („i2010“) hat stark zur Entwicklung der Telekommunikationsbranche beigetragen. Das im Jahr 2010 abgelaufene i2010-Programm findet eine Fortsetzung in der neuen „Digitalen Agenda für Europa“. Es handelt sich um ein umfassendes Maßnahmenpaket, das als Querschnittsmaterie vom BKA federführend koordiniert wird und im Lichte der EU-Leitinitiative „Innovationsunion“ wesentliche Impulse zur vollen Umsetzung des digitalen Binnenmarktes setzen soll.

- Ziel:

Erzielung von Wachstumsimpulsen durch Realisierung des digitalen Binnenmarktes in Europa, Gewinn 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 u.a. durch Schutz vor dauerhaften Verletzungen der Rechte des geistigen Eigentums im Online-Umfeld, Förderung von Investitionen in sowie Ausbau von Netzwerken der nächsten Generation (NGN), Frequenzmanagement, Umfang/Konzept des Universaldienstes, etc.

- Stand:

Im Mai 2010 hat die EK die Mitteilung zur „Europäischen Digitalen Agenda für Europa“ vorgelegt, die einen Aktionsplan mit konkret vorgeschlagenen Maßnahmen enthält. Beim EU-Ministerrat Telekommunikation am 31. Mai 2010 wurden Schlussfolgerungen des Rates zu dieser EK-Mitteilung angenommen. Am 7. September 2010 wurde eine überarbeitete Fassung der Digitalen Agenda für Europa vorgelegt. Unter belgischer Ratspräsidentschaft wurden Schlussfolgerungen des Rates zu Synergieeffekten zwischen den Leitinitiativen der Strategie Europa 2020 *„Eine Digitale Agenda für Europa“* und *„Innovationsunion“* angenommen.

### 2. Zu den im Arbeitsprogramm unter Anhang II aufgelistet Themen, die als Teilstücke des Gesamtkonzepts „Digitale Agenda“ zu sehen sind und die unter der Federführung des bmvit liegen:

#### **Mögliche Überprüfung / Klarstellung der Bestimmungen für den Universaldienst in der elektronischen Kommunikation**

- Ziel:

Überprüfung des Umfangs und des Konzepts des Universaldienstes. Dies insbesondere unter dem Aspekt der zunehmenden Bedeutung breitbandiger Internetverbindungen und dem europapolitischen Konzept „Breitband für Alle“. Primär wird sich dabei die Frage stellen, ob Breitband und Mobilfunk Teil des Universaldienstes werden sollen. Ebenso werden die Finanzierungskonzepte zu überprüfen sein.

- Stand und österreichische Haltung:

Die erste öffentliche Konsultation wurde im ersten Halbjahr 2010 abgeschlossen. Die EK legte beim Rat TTE am 31. Mai 2010 die Ergebnisse der Konsultation dar, wonach die Mitgliedstaaten überwiegend keinen Bedarf an wesentlichen Änderungen des bestehenden

Konzepts des Universaldienstes sehen. Die EK beabsichtigt im Laufe des Jahres ein Positionspapier vorzulegen, auf deren Basis die weiteren Arbeiten erfolgen sollen. Das angekündigte Positionspapier der EK wird mit Interesse erwartet.

### **Mitteilung über die kollektive Nutzung von Funkfrequenzen**

- Ziel:

Die Erstellung mehrjähriger Programme für die Funkfrequenzpolitik (Radio Spectrum Policy programme) wurde durch den neuen EU -Telekommunikations-Rechtsrahmen eingeführt. Es geht dabei um die Definition längerfristiger, strategischer Ziele für die EU-Frequenzpolitik. Das mehrjährige Programm legt für den Zeitraum 2010 bis 2015 die politischen Orientierungen und Ziele für die Planung und Harmonisierung der Frequenznutzung in der EU fest. Im Zusammenhang mit dem frequenzpolitischen Programm ist eine Mitteilung geplant, die die Förderung der kollektiven Nutzung von Funkfrequenzen betrifft. In dieser Mitteilung soll das Frequenzverwaltungsmodell und seine Bedeutung für eine ausgewogene Gewichtung der verschiedenen Modelle erläutert werden. Sie soll einen Überblick über die aktuelle Nutzung von Funkfrequenzen, die Gemeinsamkeiten und Unterschiede gegenüber anderen Verwaltungskonzepten, die Vorteile und den Nutzen des Modells und die Probleme, die bewältigt werden müssen, vermitteln.

- Aktueller Stand:

Unter belgischer Präsidentschaft wurden die Diskussionen mit Fokus auf juristische Aspekte und die konkrete Zeitangabe zur Freimachung des für drahtlose Breitbandnetze vorgesehenen Frequenzbandes begonnen. Der Rat TTE am 2./3. Dezember 2010 führte auf Grundlage eines Sachstandsberichtes einen Gedankenaustausch durch. Die Diskussionen werden unter der ungarischen Ratspräsidentschaft mit dem Ziel einer Allgemeinen Ausrichtung bzw. Politischen Einigung im TTE-Rat am 27. Mai 2011 fortgeführt.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt grundsätzlich die Festlegung von Zielen und politischen Orientierungen für die strategische Planung der Frequenznutzungen im Rahmen eines Legislativvorschlages, wodurch auch die Einbeziehung des europäischen Parlaments gewährleistet ist. Bei den ersten Diskussionen des Vorschlags im Rat war jedoch zu kritisieren, dass der Vorschlag der EK über politische Orientierungen und Festlegung von Zielen für die strategische Planung und Harmonisierung der Frequenznutzung hinausgeht und teilweise neue Verpflichtungen schafft, ohne ausreichend die Verbindung zu den im Telekom - Rechtsrahmen (wird derzeit in den MS umgesetzt) festgelegten Grundprinzipien herzustellen. Überdies müssen allfällige Fristen zur harmonisierten Verfügbarmachung von Frequenzbändern auf die technische Umsetzbarkeit Rücksicht nehmen. Österreich wird daher im Rahmen der weiteren Verhandlungen auf die Berücksichtigung dieser Aspekte entsprechendes Augenmerk legen.

### **Bericht über das Ergebnis der Überprüfung der Funktionsweise der Roamingverordnung**

- Ziel:

Gemäß der geänderten Roaming-Verordnung muss die Europäische Kommission das Funktionieren der Verordnung prüfen und bewerten, ob die Ziele erreicht wurden und dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 30. Juni 2011 darüber Bericht erstatten. Gemäß Artikel 11 Absatz 1 der geänderten Roaming-Verordnung sind in diesem Bericht die

Entwicklungen der Großkunden- und Endkundenentgelte für die Abwicklung von SMS- und Datenkommunikationsdiensten sowie die Verfügbarkeit und Qualität der Dienste, einschließlich jener, die eine Alternative zu Roaming sind, zu erfassen.

- Aktueller Stand:

Beim Rat TTE am 2./3. Dezember 2010 wurde ein Bericht der EK zum Stand der Entwicklungen vorgestellt. Die EK kündigte Konsultationen zu diesem Thema an. Weitere Arbeiten werden unter ungarischer Präsidentschaft in Aussicht genommen. Voraussichtlich wird die EK einen Vorschlag zur Preisregulierung im Bereich Daten-Roaming vorlegen.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass die Roaming-Regulierung ein heikles Thema ist, da die Endkunden-Preisregulierung einen an sich systemwidrigen Eingriff darstellt (das Regulierungskonzept sieht die Endkunden - Preisregulierung nur als letztes Mittel vor). Im Hinblick auf die gewünschte Maximierung des Nutzens für den Konsumenten ist jedoch positiv zu vermerken, dass die Verordnung in den meisten Bereichen Wirkung gezeigt hat. Eine Evaluierung der bestehenden Regelungen zum Roaming sollte jedenfalls auch die unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten bei eingehendem Roaming und das Verhältnis zu nationalen Kunden berücksichtigen. Österreich geht davon aus, dass die Europäische Kommission diese Überlegungen sorgfältig in ihren bis zum 30. Juni 2011 abzuschließenden Bericht einbeziehen wird. Auf Basis der bis dahin gewonnenen Erkenntnisse wird dann zu entscheiden sein, welche Maßnahmen angemessen sind, um einerseits die Intensität der Eingriffe auf dem Markt gering zu halten und andererseits den europäischen BürgerInnen den größtmöglichen Nutzen – im Sinne von transparenten und kostengünstigen Tarifen - zu bringen.

## → Vorläufiges Verzeichnis möglicher, zur Prüfung vorliegender Initiativen (2012-2014)

### Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über die Rechte von Fluggästen

- Ziele:

Mit der Überarbeitung der Verordnung über die Fluggastrechte sollen einige Bestimmungen der geltenden Rechtsvorschriften klarer gefasst werden.

- Stand:

Die EK kündigte eine Mitteilung für Ende Februar/ Anfang März 2011 an. Diese soll insbesondere auch auf aktuelle Krisen wie Vulkanasche/ Wintereinbruch 2010/11 Bezug nehmen. Anschließend ist eine öffentliche Konsultation sowie unter Umständen auch eine Folgenabschätzung geplant. Danach ist ein legislativer Vorschlag möglich. Mit einem legislativen Vorschlag ist frühestens im zweiten Halbjahr 2011 zu rechnen.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt eine Überarbeitung der Verordnung. Eine klarere, eindeutige Sprache, die eine Vollziehung der Regelung erleichtert, wäre zu begrüßen. Andererseits haben der Vulkanausbruch auf Island und die damit einhergehenden Luftraumsperrungen aufgezeigt, dass die Verordnung zielgerichteter zu fassen wäre. Aus österreichischer Sicht sollte hierbei Sorge getragen werden, dass die Position der Passagiere nicht verschlechtert wird und deren Rechte auf einem hohen Niveau gehalten werden.

### Mitteilung und Legislativvorschlag über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt

- Ziele:

Überprüfung der Organisation des Schienenverkehrsmarktes, einschließlich des Marktes für inländischen Personenverkehr.

- Stand:

2010 haben die Konsultanten Everis und NTU im Auftrag der EK eine Marktstudie zur weiteren Netzöffnung im Personenverkehr („Study on regulatory options on further market opening in Rail passenger transport“) durchgeführt. Der Endbericht zu dieser Studie wurde im September 2010 vorgelegt. Ebenfalls im September 2010 legte die EK im Zuge der Revision des 1. Eisenbahnpaketes eine Mitteilung über die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes vor, in der die EK unter anderem Legislativvorschläge zur vollständigen Liberalisierung des inländischen Personenverkehrs in Aussicht stellt. Mit einem tatsächlichen Legislativvorschlag zur weiteren Netzöffnung im innerstaatlichen Personenverkehr ist jedoch frühestens 2012 zu rechnen.

- Österreichische Haltung:

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

## **Überprüfung der Verordnung zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur**

- Ziele:

Im Zuge dieser Überprüfung wird vorgeschlagen werden, den Zuständigkeitsbereich der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) auf Sicherheitsfragen auszudehnen.

- Stand:

Derzeit werden die Sicherheitsvorschriften durch die ERA einer Evaluierung unterzogen. Ein entsprechender Vorschlag der EK liegt noch nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Konkrete Aussagen können erst bei Vorliegen des EK-Vorschlags gemacht werden. Allerdings wird darauf Bedacht zu nehmen sein, ob und inwieweit hier die Subsidiarität beeinträchtigt wird. Auch muss auf den Kosten/Nutzen-Faktor bei einer allfälligen Kompetenzerweiterung Rücksicht genommen werden.

## → Fortlaufendes Vereinfachungsprogramm und Initiativen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands

### **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikations-einrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität**

- Ziele:

Ersatz von bestehenden ungeeigneten und ineffizienten Verwaltungsvorschriften, welche es den Behörden kaum ermöglichen, die für eine Reihe von Massenmarktfunkanlagen zuständigen Hersteller oder Einführer zu identifizieren und effektiv zu kontaktieren und stattdessen Einsatz moderner elektronischer Mittel, um eine wirksame Kommunikation zwischen Behörden und Herstellern zu erreichen sowie Schaffung eines für innovative Technologien günstigeren Umfelds und Reduzierung von Risiken, wenn Störeinflussphänomene bislang nicht bekannt sind und vor allem wenn eine harmonisierte Norm fehlt.

- Stand und österreichische Haltung:

Die EK ist noch zu keinem einhelligen Vorschlag für eine Revision der RTTE-RL gelangt. Die EK- interne Konsultation steht erst noch bevor (die Zuständigkeit liegt bei der Generaldirektion Unternehmen und Industrie). Mit der Veröffentlichung dieses Vorschlags ist jedoch nicht vor April zu rechnen. Im Zuge der Überarbeitung wird eine Ausweitung der Vorgaben auf andere Bereiche überlegt. Aus österreichischer Sicht wäre eine Revision der RTTE-RL zwar grundsätzlich zu begrüßen, da hinsichtlich des Umfangs der Revision zum gegebenen Zeitpunkt jedoch noch zahlreiche Unklarheiten bestehen und sich die Thematik daher gegebenenfalls in gewissen Bereichen als strittig erweisen könnte, kann eine genauere Einschätzung dieses Dossiers erst nach Vorlage des EK-Vorschlags getätigt werden. Laut ersten Ankündigungen wird die ungarische Präsidentschaft die Diskussionen nach Veröffentlichung des EK-Vorschlags beginnen, voraussichtlich aber lediglich im Rahmen einer technischen Harmonisierung und nicht in der RAG Telekom.

### **Verordnung (EG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr**

- Ziele:

Ziel ist es, den rechtlichen Rahmen zu aktualisieren, um Sicherheit und Funktionalität des von BerufskraftfahrerInnen verwendeten digitalen Fahrtenschreibers zu erhöhen. Auf diese Weise wird der Verwaltungsaufwand für die Unternehmen verringert, während sich die Zuverlässigkeit der Kontrollen erhöht, um fairen Wettbewerb zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen zu gewährleisten.

- Stand:

Derzeit ist kein Entwurf hinsichtlich einer Neufassung der Verordnung bekannt.

- Österreichische Haltung:

Initiativen, die die Sicherheit und Funktionalität des digitalen Kontrollgerätes erhöhen, steht Österreich grundsätzlich positiv gegenüber.

## Verordnung der Kommission über die Erteilung von Pilotenlizenzen

- Ziele:

Entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 hat die EK den Auftrag, technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren im Bereich der Erteilung von Pilotenlizenzen anzunehmen. Ziel ist es, verbindliche und einheitliche Vorschriften und mit bestimmten Lizenzen verbundene Sonderrechte festzulegen, um eine gegenseitige Anerkennung von Pilotenlizenzen in der gesamten EU zu ermöglichen.

- Stand:

Zu den Regelungen betreffend die Lizenzierung von Piloten („*Part FCL*“) hat die EK einen Vorschlag basierend auf einer von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erstellten „*Opinion*“ erstellt, der bereits im EASA Komitee gemäß Art. 65 der VO 215/2008 behandelt wurden. Nach einigen Änderungen wurde der Text betreffend „*Part FCL*“ im EASA Komitee einstimmig angenommen. Die neuen Regelungen sollen im April 2012 in Kraft treten. Weitere wesentliche Regelungen für Piloten betreffen den Bereich Flugmedizin („*Part MED*“; Nachweis der medizinischen Tauglichkeit durch Piloten). Hier ist noch kein Vorschlag von Seiten der EASA bzw. der EK erfolgt.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßt grundsätzlich die Vereinheitlichung der Regelungen betreffend die Lizenzierung von Piloten durch Unionsrecht. Österreich hat im EASA Komitee schließlich gemeinsam mit sämtlichen MS dem Text betreffend „*Part FCL*“ zugestimmt. Zum „*Part MED*“ wird eine Position ausgearbeitet werden, sobald ein Entwurf der EK vorliegt.

## Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

- Ziele:

Diese Richtlinie zielt darauf ab, mit Hilfe der Erhebung und Analyse von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt („auslösende Ereignisse“) Unfälle in der Zivilluftfahrt zu verhindern. Durch die Überarbeitung soll erreicht werden, dass Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt auf EU-Ebene wirksamer genutzt werden können, insbesondere durch eine bessere Integration der entsprechenden Daten in eine zentrale Datenbank und eine verbesserte und vereinfachte Übermittlung zuverlässiger Daten zwischen den Luftfahrtbehörden zur Unfallverhütung.

- Stand:

Derzeit liegt noch kein Vorschlag der EK vor.

- Österreichische Haltung:

Eine Vereinfachung der gegenständlichen Richtlinie ist grundsätzlich zu begrüßen. Jedoch muss hier auf die VO (EU) 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und die momentanen Änderungen bei den Vorschriften der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) Rücksicht genommen werden. Hier kommt es sicher darauf an, in welche Richtung die Kommission die Richtlinie abändern möchte.

## → Zurückzuziehende Vorschläge

### **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben**

- Ziele:

Die EK hat am 15. Oktober 2008 einen RL-Vorschlag vorgelegt. Dieser wurde vom EP am 16. Juni 2010 mit eindeutiger Mehrheit abgelehnt. Anlässlich der Tagung des Rates der VerkehrsministerInnen vom 24. Juni 2010 kündigte die Kommission an, dass sie den Vorschlag zurückzieht.

- Österreichische Haltung:

Österreich ist stets dafür eingetreten, dass wie in der ursprünglichen Richtlinie vorgesehen, auch die selbständigen FahrerInnen vom Anwendungsbereich erfasst sind. Da diese im gegenständlichen EK-Vorschlag ausgeschlossen hätten werden sollen, wird dessen Rücknahme begrüßt.

## **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 von Jänner 2010 bis Juni 2011 dargestellt werden.

Im 1. Teil wird auf acht 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 am 1. Dezember 2009 in Kraft getreten ist, ausüben. D.h. sie werden sowohl mit der EK und dem EP, dessen Rolle durch den Vertrag erheblich gestärkt wurde, insbesondere jedoch auch mit dem (neuen) Präsidenten des Europäischen Rates und der Hohen Repräsentantin für Außenpolitik eng zusammen arbeiten.

### **II. Teil Verkehr:**

Nachhaltigkeit, Innovation, und Sicherheit stellen die Prioritäten der Aktivitäten der drei Präsidentschaften dar. Im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit soll die Internalisierung der externen Kosten auf alle Verkehrsträger ausgedehnt werden.

Nach eingehenden Analysen der mit dem Weißbuch 2001 implementierten Politiken und Konsultationen mit diversen Stakeholdern soll nun das neue **Weißbuch über die Zukunft des Verkehrs** im ersten Quartal 2011 von der EK vorgelegt werden. Die ungarische Präsidentschaft plant hierzu eine Orientierungsaussprache anlässlich des Rates am 16. Juni 2011 zu führen. Die Ergebnisse dieser Aussprache sollen in Form einer Zusammenfassung der Präsidentschaft dargestellt werden.

Die Revision und **Neuausrichtung der TEN-V- Netze (neue TEN-Leitlinien)** stellt eine weitere Priorität dar. Den neuen Herangehensweisen zu Umwelt, Verkehrsverlagerung, Multimodalität, besserem Infrastrukturmanagement und Finanzierung soll dabei besondere Beachtung geschenkt werden. Unter ungarischer Präsidentschaft findet zu diesem Thema am 7./8. Februar 2011 auf Schloss Gödöllő (bei Budapest) ein informeller Verkehrsministerrat statt.

#### Landverkehr:

Im Schienenverkehr wird insbesondere das **erste Eisenbahnpaket**, welches zu einem effizienten und wettbewerbsfähigen Eisenbahnmarkt führen soll, einer Revision unterzogen. Die Vorstellung dieses Dossiers durch die EK erfolgte anlässlich des Verkehrsministerrates am 15. Oktober 2010. Im Rahmen des Verkehrsministerrates am 2. Dezember 2010 erfolgte eine erste Orientierungsdebatte zu diesem Thema. Der ungarische Vorsitz strebt nun eine Allgemeine Ausrichtung oder Politische Einigung im Rat über die Revision des ersten Eisenbahnpakets an.

Im Straßenverkehr gaben die Präsidentschaften an, die Arbeiten der Ermöglichung grenzüberschreitender Strafverfolgungen fortzusetzen. Während der ungarischen Präsidentschaft soll es nun zur formellen Annahme der politischen Einigung im Rat (erste Lesung) über die **grenzüberschreitende Strafverfolgung** im Straßenverkehr kommen und

in weiterer Folge zur Aufnahme der Verhandlungen mit dem EP mit der Zielsetzung einer Einigung in zweiter Lesung.

Zur **Wegekostenrichtlinie** werden die Verhandlungen mit dem EP im Hinblick auf eine Einigung in zweiter Lesung zum unter belgischer Präsidentschaft im Rat erzielten Kompromiss vorangetrieben werden.

#### Luftfahrt:

Der Abschluss von **Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten** soll vorangetrieben werden und der EK ein neues Verhandlungsmandat zur Aufnahme von Luftverkehrsverhandlungen mit Moldawien erteilt werden.

Die Arbeiten an der Umsetzung des **Single European Sky II** - Paketes, insbesondere auch im Hinblick auf die Einrichtung des funktionellen Luftraumblockes **FAB-CE** sollen unter ungarischer Präsidentschaft vorangetrieben werden. Ungarn plant hierzu unter anderem für den 3./4. März 2011 die Abhaltung einer hochrangigen Konferenz zum „Einheitlichen Europäischen Luftraum“. Weiteres wird die Annahme von **Schlussfolgerungen zu SESAR** angestrebt. e nach Vorlage von EK-Vorschlägen könnte es unter ungarischer Präsidentschaft auch zur Behandlung von **Sicherheits-Dossiers** (zB Scanner, Fracht) kommen.

#### Seeschifffahrt:

Die **Revision der 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.

Unter ungarischer Präsidentschaft soll eine Allgemeine Ausrichtung oder Politische Einigung im Rat zur Revision der EMSA- Verordnung sowie zur RL 96/98/EG über **Schiffsausrüstung** erreicht werden.

#### Binnenschifffahrt:

Der ungarische Vorsitz strebt die Annahme von Schlussfolgerungen zur Halbzeitbewertung des integrierten europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt (**NAIADES**) an. Von 6. bis 8. April 2011 findet zum Bereich „Binnenschifffahrt“ eine **hochrangige Konferenz** in Esztergom statt.

Die Arbeiten an der **Europäischen Strategie für den Donaauraum (EUSDR)** werden vorangetrieben. Unter ungarischer Präsidentschaft könnten hierzu etwa Schlussfolgerungen des Rates erarbeitet bzw. konkrete Projekt-/ Zusammenarbeitsvorschläge vorgelegt werden.

#### Europäische Satellitennavigationssysteme GALILEO und EGNOS:

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 EU 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 fünf 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.

Stand:

Am 9. Juli 2008 trat die GALILEO Durchführungsverordnung<sup>1</sup> in Kraft. Aus dieser VO ergab sich eine signifikante Änderung der „Governance“, welche über das 2. Semester 2008 sowie in 2009 implementiert wurde.

Das Mandat der GSA<sup>2</sup> („Galileo Supervisory Authority“) wurde durch die GALILEO Durchführungsverordnung verändert und erfordert folglich eine Anpassung. Die GSA Verordnung wurde 2009/10 in langwierigen Verhandlungen überarbeitet.

Die Beschaffung des Gesamtsystems ist im Gange, erste Verträge im Satelliten- und Trägersegment sowie beim System Support wurden Ende 2009/ Anfang 2010 unterzeichnet, der Vertrag für ein weiteres Arbeitspaket wurde im Oktober 2010 unterzeichnet.

Die Verordnung (EU) Nr. 912/2010 über die Errichtung der Agentur für das Europäische GNSS und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1321/2004 des Rates über die Verwaltungsorgane der europäischen Satellitennavigationsprogramme sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 683/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ist im November 2010 in Kraft getreten.

Der Legislativvorschlag zum Zugang und zur Nutzung von PRS (Public Regulated Service) wurde 2010 vorgelegt, die Behandlung wird unter ungarischer Ratspräsidentschaft weitergeführt und wenn möglich abgeschlossen werden.

Der Sitz der Agentur für das Europäische GNSS („Galileo-Agentur“) wurde vom Rat (Wettbewerbsfähigkeit) am 10. Dezember 2010 festgelegt, die Agentur wird nach Prag (CZ) verlegt werden.

Vorlage der Halbzeitbewertung der europäischen GNSS Programme:

Die Halbzeitbewertung der europäischen GNSS Programme enthält den Zwischenstand der Programme GALILEO und EGNOS. Die Halbzeitbewertung wird eine Reihe von Fragen über die weitere Vorgangsweise bei der Programmimplementierung aufgreifen und weiters die Nutzungsphase von Galileo behandeln. Die Vorlage der Halbzeitbewertung wird für Anfang 2011 erwartet.

Der Start der ersten beiden Galileo-Satelliten der IOV-Phase (In Orbit Validierung) ist für das 3. Quartal 2011 vorgesehen. Der Start der Satelliten wird für diverse Kommunikationsaktivitäten herangezogen werden, um den Fortschritt der Programme darzustellen und die Programme der Bevölkerung näher zu bringen.

Global Monitoring for Environment and Security (GMES):

Die Erdbeobachtungsinitiative GMES soll neben GALILEO die zweite Säule einer nutzerorientierten Weltraumpolitik der EU darstellen. 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.

Stand:

Die Verordnung über das Europäische Erdbeobachtungsprogramm (GMES) und seine ersten operativen Tätigkeiten im Zeitraum 2011-2013 ist im November 2010 in Kraft getreten. Unter ungarischer Präsidentschaft wird die Präsentation eines Verordnungsvorschlages über die vollen operativen Tätigkeiten ab 2014 sowie ein Meinungsaustausch der MinisterInnen über GMES und seine volle Einsatzbereitschaft erwartet.

---

<sup>1</sup> 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).

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

### III. Teil Wettbewerbsfähigkeit

Die drei Vorsitze haben die Absicht, sich im Bereich Wettbewerbsfähigkeit mit folgenden Themen zu befassen: Innovation und geistiges Eigentum, Forschung, Entwicklung und Innovation, darunter die vollständige Verwirklichung des Europäischen Forschungsraums sowie die Unterstützung der Entwicklung der europäischen Raumfahrtspolitik.

Bislang konnte im Ministerrat Wettbewerbsfähigkeit keine Einigung zur Regelung der Übersetzung des **EU-Patents** erzielt werden. Im Dezember 2009 verabschiedete der Rat einstimmig Schlussfolgerungen zur Verbesserung des Patentsystems in Europa, was angesichts der jahrzehntelangen Bemühungen um die Verwirklichung eines einheitlichen Rechtstitels für Patente innerhalb der EU als Meilenstein angesehen werden darf. Zudem wird damit einem zentralen Anliegen der Wirtschaft entsprochen und ein wichtiger Beitrag zu einer wettbewerbs- und konkurrenzfähigen europäischen Wirtschaft geleistet. Das Paket enthielt die wichtigsten Elemente zur Verwirklichung eines einheitlichen EU-Patents und eines neuen Patentgerichts der EU, klammerte jedoch die Übersetzungsregelung aus.

Um die Blockade dieses Dossiers zu überwinden, werden nunmehr Schritte unternommen, die Vorgangsweise und die Möglichkeit einer verstärkten Zusammenarbeit zu prüfen. Beim Rat Wettbewerbsfähigkeit am 10. Dezember 2010 fand ein Gedankenaustausch zu diesem Thema statt. Dabei deponierte Österreich bereits Interesse an einer raschen Einrichtung der verstärkten Zusammenarbeit, allerdings sollte vor Verabschiedung eines diesbezüglichen Ermächtigungsbeschlusses Klarheit über allfällige Kostenfolgen für Mitgliedstaaten und die inhaltlichen Eckpunkte der verstärkten Zusammenarbeit herrschen.

Im Zusammenhang mit der Schaffung eines einheitlichen Patentgerichtssystems wird der EuGH im Frühjahr 2011 ein Gutachten zur Frage der Vereinbarkeit des Patentgerichtssystems mit dem EU-Vertrag vorlegen.

### 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 Vollendung 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 MS 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.

Die „Digitale Agenda für Europa“ nimmt auch auf innovationspolitische Schwerpunkte wie die Public Private Partnership-Initiative zum künftigen Internet Bezug. 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"). Mit ersten Ergebnissen dieser Ausschreibung und den Erfolgen österreichischer TeilnehmerInnen ist mit März 2011 zu rechnen. Die Vorlage eines Legislativvorschlags zum 8. EU-Rahmenprogramm für FTE ist 2011 zu erwarten. Der Vorschlag zum 8. Rahmenprogramm stellt einen Schwerpunkt der ungarischen Ratspräsidentschaft dar. Eine Fortführung des ICT-Programms hängt von diesem EK-Vorschlag ab.

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.

#### Europäische Raumfahrtspolitik:

Auf Grundlage des Vertrags von Lissabon kann die EU zur Umsetzung ihrer geteilten Kompetenz mit den MS notwendige Maßnahmen setzen, die auch die Form eines Europäischen Weltraumprogramms annehmen können. Vorschläge der EK und Verhandlungen mit den MS sind im Zusammenhang mit dem Finanziellen Rahmen 2014 – 2020 zu sehen sowie mit der Ausarbeitung einer Raumfahrt-Industriepolitik und den Vorschlägen zum Nachfolgeprogramm des 7. EU-Rahmenprogramms für FTE.

#### Stand:

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. Eine für September 2010 geplante Mitteilung der EK zur Europäischen Raumfahrtspolitik 2014-2010 im Dienste der europäischen BürgerInnen wurde zwar nicht vorgelegt, weitere Arbeiten sind während der ungarischen Ratspräsidentschaft geplant und hängen von der Vorlage der von der EK in Aussicht genommenen Mitteilung ab.

Unter ungarischer Präsidentschaft ist eine Präsentation der EK, ein Meinungsaustausch und eventuell eine Entschließung des nächsten – künftig 8. – Weltraumrates im Mai 2011 geplant. Themen der bisherigen Präsidentschaften wie Erforschung des Sonnensystems/ Weltraumexploration, Weltraumlageerfassung (Erfassung von Gefährdungspotentialen für die bestehende europäische Satelliteninfrastruktur) und Raumfahrt und ihr Nutzen für die BürgerInnen Afrikas könnten thematisch weiter verfolgt werden.

#### Österreichische Haltung:

Die Ausgestaltung der geteilten Kompetenz der EU zur Raumfahrt muss erst entwickelt und ausgearbeitet werden. Bis dahin ist für Österreich die Zusammenarbeit zwischen EU und ESA mit der Rechtsgrundlage des Rahmenabkommens im Rahmen der Weltraumräte eine

notwendige, richtige und nützliche Basis. Die thematische Trennung der Verantwortlichkeiten und Arbeitsteilung zwischen EU und ESA, wie sie diesbezüglich im Rahmen von insgesamt sieben Weltraumräten seit 2004 ausgearbeitet wurde, hat sich als nützlich erwiesen. Diese sind: anwendungsorientierte Tätigkeiten und deren (ausfinanzierter) operationeller Betrieb im Rahmen der EU; Grundlagen der Raumfahrt wie Weltraumwissenschaft und Technologien, Träger und Internationale Raumstation im Rahmen der ESA. Große Infrastrukturprojekte wie Träger und Internationale Raumstationen sollen daher weiterhin im ESA-Rahmen durch interessierte MS durchgeführt werden. Beiträge aus dem EU Haushalt sollen nicht dafür verwendet werden. Österreich unterstützt weiterhin einen unabhängigen Zugang Europas zur Raumfahrt, jedoch muss dieser auch leistbar sein.

#### **IV. 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 Rechtsrahmen 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.

#### **V. Wichtige Daten:**

##### **Bereich Verkehr/Telekommunikation:**

Verkehrsministerrat: 31. März 2011, 16. Juni 2011, 6.-7. Oktober (Verkehr und Telekom) 2011 und 12.-13. (Verkehr und Telekom) Dezember 2011

Telekomministerrat: 27. Mai 2011

Informelles Treffen der VerkehrsministerInnen: 7./ 8. Februar und 5./6. September 2011

##### **Bereich Innovation:**

Rat Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie und Forschung): 10.-11. März 2011, 30.-31. Mai 2011, 29.-30. September 2011 und 5.-6. Dezember 2011.

Informelles Treffen der MinisterInnen für Wettbewerbsfähigkeit: 11.-13. April 2011 und 20.-22. Juli 2011