

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2013  
AUF DER GRUNDLAGE DES  
LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION  
SOWIE  
DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES**

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMM DER KOMMISSION</b>	<b>3</b>
<b>I Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2013</b>	<b>3</b>
1.) Das richtige Fundament schaffen: der Weg zu einer echten Wirtschafts- und Währungsunion	3
2.) Förderung der Wettbewerbsfähigkeit durch den Binnenmarkt und die Industriepolitik	4
3.) Sich vernetzen, um wettbewerbsfähig zu bleiben: heute Netze von morgen schaffen	4
4.) Beschäftigungswirksames Wachstum: Integration und Exzellenz	4
5.) Mehr Wettbewerbsfähigkeit durch Europas Ressourcen	5
6.) Errichtung eines sicheren und geschützten Europa	5
7.) Unser Gewicht zur Geltung bringen: Europa als globaler Akteur	5
<b>II Vorhaben der EK - für den Zeitraum 2013-2014 anstehende Initiativen</b>	<b>6</b>
1.) Maßnahmenpaket zum Thema „Einheitlicher europäischer Luftraum: Einheitlicher Luftraum II plus	6
2.) Ein „blauer Gürtel“ für einen einheitlichen Binnenmarkt für Seeverkehr	6
3.) Rahmen für die künftige Hafenspolitik der EU einschließlich Legislativvorschlag	7
4.) Binnenmarkt im Landverkehr – Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt und zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmens	7
5.) Neue Netze: Verringerung der Kosten des Breitbandausbaus (Legislativmaßnahme)	9
6.) Aktionsplan für Drahtloskommunikation für ein verbundenes Europa (Nicht-Legislativmaßnahmen)	9
<b>III Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes</b>	<b>11</b>
1. Bereich Verkehr	11
Ein „blauer Gürtel“ für den Binnenmarkt im Seeverkehr	11
2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post	11
Digitale Agenda: Verringerung der Kosten für die Errichtung von Breitband-Infrastrukturen	11
<b>IV Liste der zurückzuziehenden Vorschläge</b>	<b>13</b>
<b>B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (JÄNNER 2013-JUNI 2014)</b>	<b>14</b>
Verkehr	14
Horizontales	14
Luftverkehr	17

<b>Landverkehr</b>	18
<b>Seeverkehr</b>	22
<b>Telekommunikation</b>	23
<b>Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie, Forschung und Raumfahrt)</b>	24
<b>Geistiges Eigentum</b>	24
<b>Technische Harmonisierung</b>	26
<b>Raumfahrt</b>	26
<b>Wichtige Daten</b>	28

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2013**  
**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 2013**

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2013 am 23. Oktober 2012 verabschiedet. In der Einleitung wird betont, dass die vordringlichste Aufgabe darin bestehe, die Wirtschaftskrise zu meistern und die EU wieder auf einen von Nachhaltigkeit geprägten Wachstumspfad zurückzuführen. EK Präsident Barroso hat deshalb in seiner Rede zur Lage der Union zu einem Umdenken gemahnt, denn ohne Reformen kann es kein Wachstum geben und Probleme lassen sich nur gemeinsam bewältigen. Die Rede enthielt ambitionierte Ideen für die langfristige Umgestaltung der EU zu einer engen und echten Wirtschaftsunion. Das Arbeitsprogramm 2013, welches sich in sieben politische Prioritäten gliedert, veranschaulicht, wie diese Vision für die EU langfristig ihren konkreten Ausdruck finden könnte, es fasst kurz zusammen, welche Bausteine für diese Vision noch fehlen, es erläutert, wie die EK diesen Herausforderungen begegnen will und enthält Vorschläge die die EK 2013/2014 unterbreiten will:

- 1. Das richtige Fundament schaffen: der Weg zu einer echten Wirtschafts- und Währungsunion**
- 2. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit durch den Binnenmarkt und die Industriepolitik**
- 3. Sich vernetzen, um wettbewerbsfähig zu bleiben: heute Netze von morgen schaffen**
- 4. Beschäftigungswirksames Wachstum: Integration und Exzellenz**
- 5. Mehr Wettbewerbsfähigkeit durch Europas Ressourcen**
- 6. Errichtung eines sicheren und geschützten Europa**
- 7. Unser Gewicht zur Geltung bringen: Europa als globaler Akteur**

**1. Das richtige Fundament schaffen: der Weg zu einer echten Wirtschafts- und Währungsunion**

Der Binnenmarkt kann laut EK auf dem Gebiet der Finanzdienstleistungen nur dann Finanzstabilität, Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze garantieren, wenn er durch eine einzige starke Regulierungs- und Aufsichtsbehörde auf EU-Ebene ergänzt wird. Daher müsse die Wirtschafts- und Währungsunion (WWU) durch eine vollwertige Banken- und Fiskalunion vertieft werden. Die wirtschaftspolitische Steuerung auf EU-Ebene wurde durch die Strategie „Europa 2020“, das „Europäische Semester“ und die Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit dem Stabilitäts- und Wirtschaftspakt bzw dem Euroraum (sogenanntes „Sechserpaket“) spürbar gestärkt. Eine weitere Ergänzung bildet das „Zweierpaket“ zur wirtschaftspolitischen Steuerung, über das noch Einigung erzielt werden muss. Im Jahr 2013 wird die EK daher mit dem Jahreswachstumsbericht das vierte Europäische Semester einleiten, die Pläne für eine vollständige und echte WWU weiter ausgestalten und zusätzliche Rechtsakte vorschlagen, die die Stabilität, die Transparenz und den Verbraucherschutz im Finanzsektor weiter erhöhen sollen. Auch bei der Kohäsionspolitik werden wachstumsfördernde Maßnahmen und Strukturreformen ins Zentrum neuer nationaler und regionaler Programme gerückt und die länderspezifischen Mandate für die nächste Generation von Strukturfonds ausformuliert. Ferner wird die EK Maßnahmen zur Bekämpfung von Steuerbetrug und Steuerhinterziehung ergreifen, wozu auch eine Initiative zum Thema Steueroasen gehören wird.

## **2. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit durch den Binnenmarkt und die Industriepolitik**

In der im Oktober 2012 angenommenen Binnenmarktakte II wurden zwölf neue konkrete vorrangige Maßnahmen vorgestellt, durch die der Binnenmarkt eine neue Dynamik erhalten soll. Die EK will 2013 die darin enthaltenen Vorschläge verwirklichen und wirksam umsetzen. Zu den wichtigsten Vorschlägen gehören Initiativen zur Anpassung der MwSt-Vorschriften und zur Einführung einer einzigen MwSt-Erklärung, ein Legislativvorschlag hinsichtlich verpflichtender elektronischer Rechnungsstellung im öffentlichen Beschaffungswesen, Initiativen zur Aktualisierung und Vereinfachung der Vorschriften zum freien Warenverkehr im Binnenmarkt sowie die Intensivierung der Arbeit in den Bereichen Normung, Zertifizierung und Etikettierung. Eine Reihe größerer öffentlich-privater Partnerschaften soll entwickelt werden, um zu einer gemeinsamen Herangehensweise an strategische Schlüsselindustrien wie der Pharmaindustrie, der Flugsicherung oder der Nanotechnologie zu gelangen. Die EK plant auch eine weitreichende Modernisierung des Beihilfenrechts und eine wirkungsvolle und verbraucherfreundliche Herangehensweise an Fragen des geistigen Eigentums, die den Erfordernissen des digitalen Zeitalters gerecht wird.

Bei der Umsetzung der Energieeffizienz-Richtlinie und der Gesetzgebung in den Bereichen Energiekennzeichnung und Ökodesign wird die EK intensiver mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten. Die EK wird ferner ihre Arbeiten zur Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen, die Probleme bei der Kapitalbeschaffung haben, vertiefen und den Aktionsplan für unternehmerische Initiative umsetzen. Bei der Planung der neuen Programme für den Europäischen Sozialfonds wird unter anderem die Herausbildung von Qualifikationen besonders im Fokus stehen.

## **3. Sich vernetzen, um wettbewerbsfähig zu bleiben: heute Netze von morgen schaffen**

Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung und Wachstum ist ein vollständig integrierter und vernetzter Binnenmarkt, der die Bereiche Telekommunikation, Energie und Verkehr umfasst. Dazu bedarf es einer bezahlbaren, zugänglichen, effizienten und sicheren Netzinfrastruktur, wie z.B. digitale Netze die auf dem neuesten Stand der Technik sind, Strom- und andere Energienetze die die Energieversorgung sicherer, nachhaltiger und wettbewerbsfähiger machen oder effizientere Netze, die einen einfachen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen. Für die Jahre 2013 und 2014 stellt die EK daher folgende Vorschläge in Aussicht: Vorschläge zum Schienen- und Güterverkehr, zur Frachtgutbeförderung zwischen EU-Häfen und zum einheitlichen europäischen Luftraum sollen zu einer Modernisierung der europäischen Verkehrssysteme und der Logistik beitragen, mit dem Ziel, Zeit und Energie zu sparen und Schadstoffemissionen zu senken. In dieser Hinsicht soll auch die Förderung von Investitionen in Hochgeschwindigkeitsnetze forciert werden. Weiters will die EK stärkere Anreize für eine flächendeckende Versorgung mit leistungsfähigen Breitbandnetzen durch Senkung der Kosten für den Netzausbau und Freigabe von Bandbreiten für die Bereitstellung drahtloser Breitbanddienste schaffen.

Die Fazilität „Connecting Europe“, welche 2013 beschlossen werden soll, zählt zu den wichtigsten Infrastrukturinstrumenten, die zur Beseitigung dieser Hindernisse beitragen soll. Daneben wird die Konsolidierung der Rechtsvorschriften weiterbetrieben werden. Ebenfalls Priorität haben Vorschläge zur Vernetzung des Schienenverkehrs und zur schnelleren Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums. Im Energiesektor soll ein neuer Rahmen für nationale Interventionen im Energiesektor abgesteckt werden.

## **4. Beschäftigungswirksames Wachstum: Integration und Exzellenz**

Die EU-Dimension muss gestärkt werden, um die Mitgliedstaaten in ihrem Bemühen zu unterstützen, Arbeitssuchenden Hilfe zukommen zu lassen und das Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt anzugehen. Ausgangspunkt ist hierbei aus Sicht der EK eine aktive Beschäftigungspolitik, die durch Qualifizierungsmaßnahmen die Beschäftigungsfähigkeit erhöht und das Mobilitätspotenzial voll ausschöpft. Es müssen innovative Wege gefunden werden, um mehr Menschen zu Bildungsabschlüssen zu verhelfen und ins Erwerbsleben zu führen. Um die Einbindung in die Gesellschaft und den Arbeitsmarkt zu fördern, werden eine angemessene und nachhaltige Sozialpolitik und leichter zugängliche soziale Dienstleistungen benötigt. Das Beschäftigungspotenzial wichtiger Wachstumssektoren

ren wie der Ökonomie, der IKT-Branche oder der Gesundheits- und Sozialfürsorge müsse voll ausgeschöpft werden. Um in einer alternden Gesellschaft längerfristig über genügend Beschäftigte zu verfügen, müssen die europäischen Arbeitsmärkte ein hohes Maß an Integrationsfähigkeit entwickeln und Erwerbsfähige aller Altersgruppen und Qualifikationsstufen mobilisieren.

Die EK wird in dieser Hinsicht 2013 und 2014 Vorschläge unterbreiten, die auf eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der staatlichen Arbeitsvermittlungen und der Vernetzung der staatlichen Arbeitsagenturen abzielen, den Ausbau sozialer Investitionen für integratives Wachstum und finanzielle Unterstützung forcieren, zu einer stärkeren Internationalisierung im Hochschulbereich führen oder etwa angemessene Rahmenbedingungen für Einrichtungen der betrieblichen Altersversorgung schaffen. Die Arbeiten betreffend Annahme und Umsetzung der überarbeiteten Richtlinie für Berufsqualifikationen sollten fortgesetzt werden.

### **5. Mehr Wettbewerbsfähigkeit durch Europas Ressourcen**

Eine höhere Ressourceneffizienz trägt zu mehr Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit bei, senkt die Kosten für Unternehmen, bringt erhebliche Vorteile für Gesundheit und Umwelt mit sich, führt zu einer Senkung der Treibhausgasemissionen und schafft neue Möglichkeiten für Innovationen und Investitionen. In diesem Sinne plant die EK 2013 und 2014 Vorschläge vorzulegen, die eine langfristige Perspektive durch einen umfassenden Rahmen für den Zeitraum bis 2030 aufzeigen, mit dem die EU ihren Kurs von den für das Jahr 2020 formulierten Zielen hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft fortsetzen kann. Dazu zählen auch eine neue Strategie zur Anpassung an den Klimawandel, die Überarbeitung der Abfallvorschriften oder die Anpassung der EU-Rahmenvorgaben für Luftqualität.

Durch die Erneuerung der Agrar- und Fischereipolitik sowie der Programme zur regionalen und ländlichen Entwicklung sollen Voraussetzungen für mehr Innovation und Beschäftigung geschaffen werden, wobei dem Aspekt der Nachhaltigkeit besonderes Augenmerk gilt. Durch die Förderung einer ressourceneffizienten „blauen Wirtschaft“ kann das wachstumsfördernde Potenzial der europäischen Meeresgebiete freigesetzt werden. 2013 wird zudem der Startschuss für die dritte Phase des EU-Emissionshandelssystems (2013-2020) fallen.

### **6. Errichtung eines sicheren und geschützten Europa**

Um die Bürger und ihre Rechte vor Bedrohungen und Herausforderungen schützen und den freien Verkehr der Bürger in Europa weiter zu erleichtern, bedarf es der Bekämpfung von Kriminalität und Korruption, der Kontrolle der Außengrenzen und der Wahrung der Rechtsstaatlichkeit und der Grundrechte, wobei ein Gleichgewicht zwischen Sicherheit und Mobilität herzustellen ist. Ebenso ist ein gut funktionierendes wirksames Justizsystem erforderlich. Weiters müssen Gefahren für die Gesundheit, die Lebensmittel- und Produktsicherheit und kritische Infrastrukturen sowie die Gefährdung durch Katastrophen reduziert werden.

### **7. Unser Gewicht zur Geltung bringen: Europa als globaler Akteur**

2013 legt die EK einen besonderen Schwerpunkt auf die Konsolidierung der Rechtsstaatlichkeit und der wirtschaftlichen und finanziellen Stabilität, auf die Förderung guter nachbarlicher Beziehungen sowie eine engere regionale Zusammenarbeit in den Bereichen Handel, Energie und Verkehr. Prioritäten sind die weitreichenden und umfassenden Freihandelszonen, Mobilitätspartnerschaften und Visaerleichterungen. Angesichts des Gipfels zu den Millenniums-Entwicklungszielen (MDG) im Jahr 2015 arbeitet die EU an der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zur Entwicklungshilfe sowie an der Verwirklichung spezifischer Ziele im Hinblick auf nachhaltiges Wachstum und Krisenresistenz. Außerdem setzt sie wichtige Verhandlungen fort, um beispielsweise bis 2015 ein neues internationales Klimaübereinkommen zu erreichen. Weiters wird eine neue Generation außenpolitischer Instrumente fertiggestellt, mit Schwerpunkt auf verantwortungsvolle Staatsführung, integratives und nachhaltiges Wachstum und die Förderung von Investitionen in Entwicklungsländern. Ebenso sind weitere Schritte zur Gewährleistung wirksamer und schneller Krisenreaktionskapazitäten und zur Entwicklung einer umfassenden Konzepts für die Verhütung, das Management und die Bewältigung von Krisen vorgesehen.

## **II. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2013-2014 anstehende Initiativen**

### **1. Maßnahmenpaket zum Thema „Einheitlicher europäischer Luftraum“: „Einheitlicher Luftraum II plus“**

- Ziele

Mit diesem (aus einer Mitteilung, einer Verordnung zum Thema „Einheitlicher europäischer Luftraum“ und einer Verordnung zum Thema EASA bestehenden) Maßnahmenpaket sollen verschiedene Punkte präzisiert werden, die bei der Entwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums nicht geklärt wurden. Dabei handelt es sich vor allem um die Qualität von Flugsicherungsdienstleistungen und die Notwendigkeit, die institutionellen Zuständigkeiten auf EU-Ebene zu klären, damit sich die Rollen und die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Organisationen ergänzen, ohne sich zu überschneiden.

- Stand:

Noch Mitte des Jahres 2012 startete die EK eine Konsultation der Interessenspartner die sowohl Qualitäts- als auch Zuständigkeitsaspekte für ein Maßnahmenpaket erhob. Konsultationsergebnisse liegen bislang noch nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat sich an der Konsultation aktiv beteiligt und weist unter anderem speziell auf die Notwendigkeit der Bereinigung vorhandener Verordnungen (Bsp. Interoperabilitätsverordnung), die Durchführung einer Einfluss- und Aufwandsanalyse für Änderungen sowie die Kontinuität bei den Zuständigkeiten in Anbetracht der Kompetenzgegebenheiten im Flugsicherungsbereich hin. Die Position Österreichs wird aktiv und im Dialog mit anderen Mitgliedstaaten in den Gremien der EK vertreten.

### **2. Ein „Blauer Gürtel“ für einen einheitlichen Binnenmarkt für den Seeverkehr**

Ziele:

Vermeidung von Mehrfachkontrollen einschließlich mehrfacher Zollkontrollen zwecks Verringerung der Verwaltungslasten beim Seeverkehr in der EU auf ein Niveau, das mit dem anderen Verkehrsträger vergleichbar ist. Dies soll durch moderne IKT-Technologien unterstützt werden, die innerhalb des innergemeinschaftlichen Schiffsverkehrs eine zuverlässige, hinreichende Gewissheit gebende Verfolgung von Schiffen und Frachten ermöglichen.

- Stand:

Das Konzept des „Blauen Gürtels“ wurde zwischen Oktober 2011 und Juli 2012 von der Europäische Seeverkehrsagentur EMSA im Rahmen eines Pilotprojekts in der Praxis erprobt und in der Folge evaluiert. Im Juni 2012 fand im Verkehrsministerrat eine Orientierungsaussprache statt, bei der eine dauerhafte Einrichtung des „Blauen Gürtels“ von den Mitgliedstaaten grundsätzlich befürwortet wurde. Die diesbezüglichen Kommissionsvorschläge liegen noch nicht vor

- Österreichische Haltung:

Österreich als Binnenstaat ohne eigene Seehandelsschiffe ist nur indirekt vom geplanten „Blauen Gürtel“ betroffen. Die vorgesehenen Verwaltungsvereinfachungen für Verkehre zwischen EU-Häfen sind aber als Beitrag zur Verbesserungen der gesamten Logistikketten für alle beteiligten Wirtschaftskreise von Interesse; dies gilt auch für die Single-Window-Dienste und deren mögliche Ausweitung auf sämtliche Akteure des Seeverkehrssektors, wie unter anderem auch die Binnenschiffahrtsunternehmen. Was den Binnenschiffahrtsektor betrifft, wird darauf zu achten sein, dass bei den Single-Window-Diensten eine entsprechende Kompatibilität zu den bestehenden Binnenschiffahrtsinformationsdiensten gegeben ist und der für den Datenaustausch erforderliche Rechtsrahmen geschaffen wird.

### **3. Rahmen für die künftige Hafenspolitik der EU einschließlich Legislativvorschlag**

- Ziele:

Steigerung der Effizienz und der allgemeinen Qualität von Hafendiensten, Klärung der den Mitgliedstaaten obliegenden Pflichten in Bezug auf eine solide Planung von Häfen und Hinterlandanbindungen, die Transparenz beim Einsatz öffentlicher Mittel wie auch bei den Hafengebühren, Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung in den Häfen und die Überprüfung der für die Erbringung von Dienstleistungen in Häfen geltenden Beschränkungen.

- Stand:

Bereits im Juli 2012 hat die EK im Rahmen ihrer Arbeiten an der Neugestaltung der europäischen Hafenspolitik die für den Sektor relevanten Akteure zu einem Konsultationsverfahren eingeladen. Im September 2012 wurden erste Ergebnisse im Rahmen einer Stakeholder-Konferenz vorgestellt, wobei noch keine konkret vorgesehenen Maßnahmen genannt wurden. Eine zweite Konsultationsphase wurde im November 2012 eingeleitet. Die Vorschläge der EK betreffend die europäische Hafenspolitik liegen demgemäß noch nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Die bisherigen Initiativen der EK in der Hafenspolitik haben sich nahezu ausschließlich auf Seehäfen konzentriert. Wenn nunmehr daran gedacht ist, auch die Binnenhäfen einzubeziehen, so sollte dies nicht zu einer unreflektierten Gleichbehandlung führen. Es wird sorgfältig zu prüfen sein, ob und wenn ja in welchen Bereichen Handlungsbedarf für die Binnenhäfen besteht. Bewährte und gut funktionierende Mechanismen sollten durch neue Maßnahmen nicht gefährdet werden. Im Sinne der Wahrung bestehender Qualitätsniveaus wird im Kontext mit Ausschreibungen und Vertragsverlängerungen auf eine entsprechende Investitionsabsicherung zu achten sein.

### **4. Binnenmarkt im Landverkehr - Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt und zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers**

- Ziele:

Die Initiative bezweckt eine weitere Aufhebung von Beschränkungen des Kabotagemarktes zwecks Verbesserung der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz des Straßengüterverkehrs. Sie schließt Bestimmungen über die Anwendung von arbeitsrechtlichen Vorschriften im Gastland bei längerem Aufenthalt der Fahrer und über eine einheitlichere Durchsetzung ein, durch die eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen erreicht werden soll.

- Stand:

Vorgelegt wurde bislang nur der sogenannte „Bayliss-Bericht“. Dieser soll die Grundlage für den Bericht der Europäischen Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 darstellen, welcher lt. VO bis Ende 2013 vorgelegt werden soll. Dieser „Bayliss-Bericht“ war Basis für einen stakeholder Workshop der Europäischen Kommission am 7. November 2012. Ein weiterer Workshop ist für Anfang 2013 geplant.

- Österreichische Haltung:

Das sogenannte „Straßenverkehrspaket“, das die Verordnungen über den Marktzugang im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr sowie die Verordnung über den Berufszugang für beide Branchen enthält, ist seit noch nicht einmal einem Jahr in Kraft, wesentliche Bestimmungen dieses Paketes wie die Vernetzung der nationalen Register oder die Eintragung nicht nur der „schwersten Verstöße“ werden erst in Kraft treten; die Bestimmungen über die Kabotage, die wesentlicher Bestandteil des Bayliss-Berichtes sind, sind erst seit eineinhalb Jahren in Kraft.

Der Umstand, dass das „Straßenverkehrspaket“ erst seit kurzer Zeit und noch nicht zur Gänze in Kraft ist, ist dem Auftrag des Artikels 17 der Verordnung über den Marktzugang im Straßengüterverkehr, eine umfassende Analyse der Marktlage anzustellen, nicht dienlich, da diese noch weit davon entfernt ist sich, sich zu konsolidieren.

Zu den im Bayliss-Bericht dargestellten Änderungen der Kabotagevorschriften vertritt Österreich folgende Position:

Der Liberalisierung der Kabotage wird im Bayliss-Bericht einerseits der Zweck zugeschrieben, Leerfahrten zu vermeiden. Aus diesem Grund sind derzeit Kabotagefahrten nur im Anschluss an grenzüberschreitende Fahrten erlaubt. Diese werden als „**linked cabotage**“ bezeichnet, für welche

- a) die EU-Entscheidungslinie nicht mehr gelten soll, da diese Kabotagefahrten sozusagen subsummiert werden unter „internationale Fahrten“ und
- b) die jetzige Regelung (drei Kabotagefahrten im Anschluss an eine internationale Beförderung innerhalb von sieben Tagen) so zu ändern ist, dass innerhalb von vier Tagen zahlenmäßig nicht begrenzte Kabotagefahrten im Anschluss an eine internationale Fahrt durchgeführt werden können.

Andererseits schreibt der Bayliss-Bericht der Liberalisierung der Kabotage den Zweck einer weitergehenden Marktöffnung zu, unabhängig vom Ziel der Reduzierung der Leerfahrten. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, Kabotagefahrten auch ohne Anschluss an einen internationalen Transport als eigene Kategorie „**non-linked cabotage**“ einzuführen. Diese soll

- a) für EURO V Fahrzeuge an 50 Tagen pro Fahrer und
  - b) für schlechtere als EURO V Fahrzeuge an 30 Tagen pro Fahrer erlaubt sein
- mit dem expliziten Ziel diese Limits sukzessive aufzuheben. Die EU-Entscheidungslinie würde für diese Art der Kabotage weiterhin zur Anwendung kommen.

Die Vorschläge des Bayliss-Berichts zur Kabotage generell aber insbesondere zur „non-linked cabotage“ geben Anlass zu Sorge, zumal durch die 50- bzw. 30 Tage-Limits pro Fahrer de facto eine völlige Liberalisierung der Kabotagetätigkeit eintreten würde und schon die derzeitige Regelung in der Praxis schwer kontrollierbar ist. Dies gilt v.a. für die einzuhaltenen Bestimmungen im Bereich der Sozialvorschriften, insbesondere jene der Entscheidungslinie. Diese sind jedoch essentiell, um Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden und eine Entwicklung zu verhindern, wo mittels des flexiblen Kostenfaktors „Personal“ um die Stellung im Markt gekämpft wird. Zudem widerspricht dieser Vorschlag dem Konzept der „Zeitweiligkeit“, auf dem – bis heute – alle Vorschriften im Bereich der Kabotage basieren, da die Kategorie der „non-linked-cabotage“ durch die ausgeweiteten zeitlichen Möglich-

keiten das Konzept der Dauerhaftigkeit in sich birgt. Hier stellt sich auch die Frage eines allfälligen Widerspruchs zu den Bestimmungen der EU im Bereich der Niederlassung.

Es gilt somit v.a. sicherzustellen, dass die derzeitigen Regelungen rechtskonform angewendet und effizient kontrolliert werden. Erst nach dieser Zielerreichung sollte eine Weiterentwicklung angedacht werden, deren Fokus auf der Herstellung harmonisierter Rahmenbedingungen im Binnenmarkt und dies v.a. im Sozialbereich, da Liberalisierungsschritte ohne derartige Konsolidierung die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen, einer Verschlechterung der Qualität der Arbeitsbedingungen und nicht zuletzt auch der Sicherheit in sich bergen.

## **5. Neue Netze: Verringerung der Kosten des Breitbandausbaus (Legislativmaßnahme)**

- Ziele:

Durch die Verordnung sollen die Kosten des Ausbaus der Hochgeschwindigkeitsnetze in der EU erheblich verringert werden. Es sollen Anreize für Investitionen in die in der „Digitalen Agenda“ vorgesehenen Hochgeschwindigkeitsziele geschaffen werden. In der Verordnung sollen vor allem Rechte und Pflichten von Telekommunikationsunternehmen und anderen Diensten festgelegt werden. (Vorlage 1. Quartal 2013)

- Stand:

Im Hinblick auf die Errichtungskosten von Breitband-Infrastrukturen wurde im Sommer 2012 von der Kommission eine öffentliche Konsultation durchgeführt. Inhaltlich ging es um den Roll Out der Infrastruktur und Möglichkeiten von Kosteneinsparungen (Infrastruktur-Sharing, Synergiemaßnahmen beim Infrastruktur Roll Out, etc.).

Seitens der Kommission wurde zum damaligen Zeitpunkt erst geprüft, ob Legislativmaßnahmen notwendig werden. Offensichtlich wurde als Ergebnis der öffentlichen Konsultation nunmehr die Vorlage eines eigenen EU-Legislativvorschlags gewählt.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich unterstützt Österreich Ansätze zur deutlichen Verringerung der Kosten des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsnetzen. Auf nationaler Ebene wurden mit der Einführung der Breitbandstrategie 2020 und der Schaffung des Breitbandbüros bereits erste Umsetzungsmaßnahmen getroffen.

## **6. Aktionsplan für Drahtloskommunikation für ein verbundenes Europa (Nicht-Legislativmaßnahme)**

- Ziele:

In der Mitteilung soll ein politischer Aktionsplan festgelegt werden, der den Herausforderungen gerecht wird, denen sich die EU in den nächsten Jahren angesichts dynamischer Marktentwicklungen und exponentiell wachsendem Drahtlosverkehr stellen muss.

Politische Ziele: beschleunigter Ausbau drahtloser Breitbandnetze, Förderung der gemeinsamen Nutzung von Funkfrequenzen, Nutzung von Forschungs- und Entwicklungsergebnissen der EU auf dem Gebiet der Drahtloskommunikation und Förderung der weltweiten Frequenzharmonisierung.

- Stand:

Es liegt noch kein Vorschlag der Kommission vor. Eine Mitteilung zum Dossier ist für das erste Halbjahr 2013 angekündigt worden (EK-Mitteilung betreffend Action Plan on Wireless Communications for a Connected Europe). Beim Rat für Telekommunikation im Juni 2013 wird es dazu möglicherweise eine politische Ausrichtung geben. Dies hängt jedoch vom tatsächlichen Veröffentlichungsdatum der Mitteilung ab.

- Österreichische Haltung:

Österreich unterstützt grundsätzlich den Ansatz einer effizienten Nutzung von Funkfrequenzen für Drahtlosanwendungen und sieht einer harmonisierten Strategie sowie weiteren Umsetzungsmaßnahmen, insbesondere im Rahmen des frequenzpolitischen Programms der EU in Zusammenarbeit mit der CEPT (Europäische Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation) mit Interesse entgegen.

### **III. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes**

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

##### **Ein „blauer Gürtel“ für den Binnenmarkt im Seeverkehr**

- Ziele:

Reduzierung des Verwaltungsaufwands für den Seeverkehr innerhalb der EU auf ein Niveau, das dem anderen Verkehrsträger entspricht, durch die Vermeidung von Mehrfachkontrollen. Davon sollen Unternehmen profitieren, die im Seehandel tätig sind.

- Stand:

Das Konzept des „Blauen Gürtels“ wurde zwischen Oktober 2011 und Juli 2012 von der Europäische Seeverkehrsagentur EMSA im Rahmen eines Pilotprojekts in der Praxis erprobt und in der Folge evaluiert. Im Juni 2012 fand im Verkehrsministerrat eine Orientierungsaussprache statt, bei der eine dauerhafte Einrichtung des „Blauen Gürtels“ von den Mitgliedstaaten grundsätzlich befürwortet wurde. Die diesbezüglichen Kommissionsvorschläge liegen noch nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Österreich als Binnenstaat ohne eigene Seehandelsschiffe ist nur indirekt vom geplanten „Blauen Gürtel“ betroffen. Die vorgesehenen Verwaltungsvereinfachungen für Verkehre zwischen EU-Häfen sind aber als Beitrag zur Verbesserungen der gesamten Logistikketten für alle beteiligten Wirtschaftskreise von Interesse; dies gilt auch für die Single-Window-Dienste und deren mögliche Ausweitung auf sämtliche Akteure des Seeverkehrssektors, wie unter anderem auch die Binnenschiffahrtsunternehmen. Was den Binnenschiffahrtsektor betrifft, wird darauf zu achten sein, dass bei den Single-Window-Diensten eine entsprechende Kompatibilität zu den bestehenden Binnenschiffahrtsinformationssystemen gegeben ist und der für den Datenaustausch erforderliche Rechtsrahmen geschaffen wird.

#### **2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post**

##### **Digitale Agenda**

##### **Verringerung der Kosten für die Errichtung von Breitband-Infrastrukturen (Legislativmaßnahme)**

- Ziele:

Vorschlag für eine Verordnung zur wesentlichen Reduzierung der Baukosten sowie der durch übermäßigen Verwaltungsaufwand verursachten Kosten, um damit die Errichtung von Breitband-Infrastrukturen zu fördern.

Die Verordnung enthält Rechte und Pflichten von nationalen und lokalen Behörden sowie Telekommunikationsbetreibern und sonstigen Anbietern (z. B. Wasser, Energie, Bahn).

- Stand:

Im Hinblick auf die Errichtungskosten von Breitband-Infrastrukturen wurde im Sommer 2012 von der Kommission eine öffentliche Konsultation durchgeführt. Inhaltlich ging es um den Roll Out der Infrastruktur und Möglichkeiten von Kosteneinsparungen (Infrastruktur-Sharing, Synergienmaßnahmen beim Infrastruktur Roll Out, etc.).

Seitens der Kommission wurde zum damaligen Zeitpunkt erst geprüft, ob Legislativmaßnahmen notwendig werden. Offensichtlich wurde als Ergebnis der öffentlichen Konsultation nunmehr die Vorlage eines eigenen EU-Legislativvorschlags gewählt.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich unterstützt Österreich Ansätze zur deutlichen Verringerung der Kosten des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsnetzen. Auf nationaler Ebene wurden mit der Einführung der Breitbandstrategie 2020 und der Schaffung des Breitbandbüros bereits erste Umsetzungsmaßnahmen getroffen.

#### **IV: Liste der zurückzuziehenden Vorschläge**

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die verbindliche Anwendung der Regelung Nr. 100 der UN-Wirtschaftskommission für Europa über die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer elektrischen Sicherheit**

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die verbindliche Anwendung der Regelungen Nr. 1, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 13 H, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 26, 28, 31, 34, 37, 38, 39, 43, 44, 46, 48, 55, 58, 61, 66, 67, 73, 77, 79, 80, 87, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 102, 105, 107, 110, 112, 116, 118, 121, 122, 123 und 125 der UN-Wirtschaftskommission für Europa für die Zwecke der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge**

Beide Vorschläge sind obsolet, da sie bereits durch eine neue Verordnung der Kommission erlassen worden sind. Dabei handelt es sich um die Verordnung (EU) Nr. 407/2011 der Kommission vom 27. April 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der Aufnahme bestimmter UN/ECE-Regelungen für die Zwecke der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

Inhalt:

Die Möglichkeit, UN/ECE-Regelungen für die Zwecke der EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen verbindlich anzuwenden und Rechtsakte der Union durch diese UN/ECE-Regelungen zu ersetzen, ist in der Richtlinie 2007/46/EG vorgesehen. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 ist eine Typgenehmigung im Einklang mit den verbindlichen UN/ECE-Regelungen als EG-Typgenehmigung im Sinne dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen zu betrachten.

Das Ersetzen von Rechtsakten der Union durch UN/ECE-Regelungen trägt zur Vermeidung von Doppelarbeit nicht nur hinsichtlich der technischen Anforderungen, sondern auch hinsichtlich der Zertifizierungs- und Verwaltungsverfahren bei. Außerdem dürften Typgenehmigungen, die unmittelbar auf international vereinbarten Standards basieren, den Zugang zu den Märkten von Drittstaaten verbessern, insbesondere derjenigen, die Vertragspartei des Geänderten UN/ECE-Übereinkommens von 1958 sind, und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie stärken.

Daher ist in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vorgesehen, dass mehrere Richtlinien über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge aufgehoben und für die Zwecke der EG-Typgenehmigung gemäß der genannten Verordnung durch die entsprechenden UN/ECE-Regelungen ersetzt werden.

Aus diesem Grund ist es angezeigt, die UN/ECE-Regelungen Nr. 1, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 13 H, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 26, 28, 31, 34, 37, 38, 39, 43, 44, 46, 48, 55, 58, 61, 66, 67, 73, 77, 79, 80, 87, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 102, 105, 107, 110, 112, 116, 118, 121, 122, 123 und 125 in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 aufzunehmen, in dem die verbindlichen UN/ECE-Regelungen aufgeführt sind.

## **B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Jänner 2013– Juni 2014)**

### **VERKEHR**

Die Nachhaltigkeit von Vernetzung, Sicherheit und Gefahrenabwehr bei den Verkehrsträgern, der faire Wettbewerb und Marktzugang, die neuen Technologien und die Mobilität werden in den achtzehn Monaten unter irischem, litauischem und griechischem Vorsitz verkehrspolitisch hohe Priorität haben. In diesem Zeitraum werden die Beratungen über den Vorschlag für eine Verordnung über die TEN-V-Leitlinien und über den Vorschlag zur *Fazilität "Connecting Europe"* (CEF), der eng mit den Beratungen über den mehrjährigen Finanzrahmen verknüpft ist, sowie über das Flughafenpaket, das Seeverkehrspaket, das Verkehrssicherheitspaket, die Vorschläge zum Schienen- und Güterverkehr, zur Frachtgutbeförderung zwischen EU-Häfen und zum einheitlichen europäischen Luftraum aktiv vorangebracht.

### **Horizontales**

Die Vorsitze werden dem Vorschlag für eine Verordnung über die **TEN-V-Leitlinien**, mit der die Grundregeln für die Entwicklung, Planung und Finanzierung von binnenmarkt-gerechten Verkehrsinfrastrukturen in der EU aufgestellt werden, besondere Aufmerksamkeit widmen. Mit dem Vorschlag eng zusammen hängt der Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung der *Fazilität "Connecting Europe"*, mit der die Kriterien, Bedingungen, Methoden und Verfahren für die Unterstützung der transeuropäischen (Verkehrs-, Telekommunikations- und Energie-) Netze durch die EU festgelegt werden.

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist das von der EU definierte hochrangige Verkehrsnetz, das einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung verschiedener Europäischer Ziele (Wettbewerbsfähigkeit, Kohäsion, Binnenmarkt sowie Umweltziele) leisten soll. Die TEN-V Leitlinien sind die räumliche Festlegung des TEN-V, definieren die Anforderungen und bestimmen Werkzeuge zu dessen Umsetzung. Die Europäischen Zuschüsse zum TEN-V werden in der „Connecting Europe Facility“ geregelt, welche federführend vom BMF behandelt wird.

Der Vorschlag der Kommission zu den TEN-V Leitlinien wurde am 19.10.2011 veröffentlicht (KOM(2011) 650). Hinsichtlich der konkreten Inhalte wird auf den Bericht des letzten Jahres verwiesen.

Zur Verordnung der Leitlinien der TEN-V wurde beim Verkehrsministerrat am 22.3.2012 im Rat eine Einigung erzielt („allgemeine Ausrichtung“). Gegenüber dem Vorschlag der Kommission erfolgten Änderungen v.a. zu folgenden Bereichen:

Die Verpflichtung zur Errichtung der Netze bis zu bestimmten Zeitpunkten (2030, 2050) wurde dahingehend relativiert (z.B. Budgetvorbehalte), dass die Nichterreicherung dieser Ziele zu keinen Vertragsverletzungsverfahren führen kann. Die Anforderungen an die technischen Parameter der Netze wurden reduziert (z.B. im Eisenbahnbereich), um die erforderlichen Investitionen zu reduzieren. Hinsichtlich der Definition der Netze gab es für Österreich keine relevanten Änderungen. Hinsichtlich der in der Connecting Europe Facility definierten Kernnetzkorridore gab es für Österreich folgende relevante Änderungen:

Beim „Baltisch Adriatischen Korridor“ wurde ein zusätzlicher Ast Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Triest aufgenommen. Der Korridor Hamburg / Rostock – Burgas / Türkische Grenze / Piräus – Lefkosia erhielt eine zusätzliche Verzweigung Breclav – Wien – Bratislava, um mit dem vergleichbaren Eisenbahngüterverkehrskorridor konsistent zu sein.

Zum Vorschlag der Kommission zu den TEN-V Leitlinien fand im Verkehrsausschuss im Europäischen Parlament am 18.12.2012 eine Abstimmung über den Berichtsentwurf zu den TEN-V-Leitlinien statt. Wie erwartet ergab die Behandlung der Materie im Europäischen Parlament eine gegenüber dem Rat unterschiedliche Ausrichtung von Änderungen des Kommissionsvorschlages. Die Änderungsanträge des Parlamentes verbleiben grundsätzlich stär-

ker an den Zielsetzungen des Vorschlags der Kommission bzw. gehen in einigen Punkten sogar über diese hinaus: Die Netze sind bis 2030 bzw. 2050 entsprechend den Vorgaben verbindlich zu errichten. Die Kommission bzw. Europäische Koordinatoren sollen eine wesentliche Funktion in der Koordinierung übernehmen. Die technischen Anforderungen für die Ausgestaltung der Infrastruktur werden in einigen Punkten gegenüber dem Kommissionsvorschlag noch verschärft (z.B. Zugslängen bei Güterzügen). Eine Reihe von Änderungsanträgen betrifft die Festlegung der Netze in dem Sinne, dass zusätzliche Netzelemente aufgenommen werden sollen. Für Österreich relevante Netzelemente sind nicht darunter.

Die irische Präsidentschaft hat die Arbeit im Rat zur Kompromissfindung mit dem Parlament aufgenommen und hat das Ziel hier zu einer Einigung zu kommen.

Österreich war mit dem Vorschlag der Kommission grundsätzlich zufrieden, insbesondere der Entwurf für das Netz ist für Österreich sehr positiv zu werten, da alle wichtigen österreichischen Achsen enthalten sind. Im Bereich der technischen Spezifikationen des Netzes wurden die vom Rat vorgenommenen Änderungen von Österreich weitestgehend begrüßt und mitgetragen. Die vom Parlament vorgesehenen Verschärfungen der Anforderungen (z.B. hinsichtlich der Zugslängen) müssen zum Teil kritisch beurteilt werden. Diese würden mitunter erhebliche Investitionskosten verursachen, deren Nutzen nicht immer gewährleistet ist.

Die Fazilität „**Connecting Europe**“ (CEF) stellt Finanzierungsinstrumente für die Umsetzung der Transeuropäischen Netze Verkehr, Energie sowie Kommunikation für den Zeitraum 2014-2020 dar. Der am 19.10.2011 von der EK vorgelegte Vorschlag für die Mittelausstattung für die CEF setzt sich wie folgt zusammen: Energie 9,1 Milliarden €, Verkehr/ TEN 21,7 Milliarden €, IKT/ Digitale Agenda 9,2 Milliarden €, Kohäsionsprojekte/ Verkehr 10 Milliarden €.

In seiner Sitzung vom 7.6.2012 nahm der Rat Verkehr, Telekommunikation und Energie eine partielle allgemeine Ausrichtung zur CEF an, die untenstehende aus österreichischer Sicht besonders wichtige Elemente enthält. Jene Artikel der CEF, die sich auf Haushaltsvorschriften beziehen, wie insbesondere auch die Höhe der Dotierung der CEF, die in den Verhandlungen zum Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2014-2020 eine Priorität Österreichs darstellt sowie ihrer einzelnen Teilbereiche, die Frage des Transfers von 10 Milliarden € vom Kohäsionsfonds in die CEF sowie Fragen zu den künftigen Finanzierungsinstrumenten oder steuerlichen Aspekten, wurden von dieser partiellen allgemeinen Ausrichtung nicht erfasst und werden erst im Kontext der weitergehenden Verhandlungen zum MFR behandelt.

Die wesentlichen Punkte der Einigung im TTE-Rat zu den TEN-Verkehr betreffenden Bestimmungen sind die Anhebung der Kofinanzierungssätze für Arbeiten an Schienen- und Binnenwasserstraßen hinsichtlich Engpässe auf 30% sowie hinsichtlich grenzüberschreitender Abschnitte auf 40%. Bei der Festlegung der Kernnetzkorridore, auf denen die zur Verfügung stehenden Mittel verwendet werden sollen, ist Österreich von vier Korridoren betroffen:

- Vom Baltisch - Adriatischen Korridor (Semmering, Koralm);
- Von Korridor Helsinki – Valetta (BBT und Zulaufstrecken)
- Vom Strassbourg - Donau - Korridor, (Schiene Salzburg-Wien-Budapest, Donau)
- Beim Korridor Hamburg/Rostock – Burgas – Piraeus – Lefkosia wurde gegenüber dem Vorschlag der EK auch der zusätzliche Ast Brunn – Wien – Bratislava ergänzt. Diese Strecken sind zwar bereits durch den Baltisch Adriatischen Korridor abgedeckt, die Aufnahme der Strecken auch in diesen Korridor schafft aber eine bessere Konsistenz mit dem parallelen Eisenbahngüterverkehrskorridor Nr. 7, der auch den Ast über Österreich aufweist.

Diese Punkte sind aus verkehrspolitischer und Finanzierungssicht sehr zu begrüßen, da hiermit ein klarer Schwerpunkt für die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene gesetzt wird. Darüber hinaus wurde in der partiellen allgemeinen Ausrichtung auch beschlossen, dass die 30% und 40% Ko-Finanzierungssätze für Straßenprojekte nur auf Inseln sowie in Mitgliedstaaten ohne Schienennetz zur Anwendung kommen können, sowie generell für

grenzüberschreitende Straßenprojekte eine lediglich 10%ige Ko-Finanzierungsquote festgelegt.

Im Vorschlag der EK werden innerhalb des finanziellen Rahmens der CEF ca. 9,2 Milliarden € für Telekommunikation vorgesehen. Bezüglich der Vergabe der Mittel für den Telekommunikationsbereich sind Vergaben im Rahmen von Ausschreibungen vorgesehen. Die Kofinanzierungssätze betragen für Breitband-Netze bis zu 50 % der förderbaren Kosten und für generische Dienste bis zu 75 % der förderbaren Kosten. Kerndienstnetze sollen durch Ausschreibungen, in Ausnahmefällen durch Förderungen bis zu 100 % finanziert werden. Programmunterstützende Maßnahmen wie Infrastruktur-Mapping können bis zu 75% der förderbaren Kosten kofinanziert werden. Eine 10%ige Erhöhung der Kofinanzierung soll für Sektor übergreifende Synergien und die Erreichung von Klimaschutzzielen möglich sein.

Die Beratungen über die **Mitteilung der Kommission und den Gesetzgebungsvorschlag zu sauberen Verkehrssystemen** mit einer kohärenten Langzeitstrategie zur umfangreichen Ersetzung von Erdöl durch alternative Kraftstoffe im gesamten Verkehrssystem werden in Angriff genommen. Dabei sollten die Stellung und die Perspektiven sauberer Systeme bewertet werden, wobei der Schwerpunkt auf alternative Antriebstechnologien wie Elektrofahrzeuge, Wasserstoff-Brennstoffzellen, Biokraftstoffe, Erdgas und synthetische Kraftstoffe gelegt wird.

Aufgrund des zunehmenden Bewusstseins für Umweltschutz und dem Ziel sich von der Abhängigkeit der Energieversorgung aus politisch instabilen Regionen zu befreien, möchte die EU den Fokus in Zukunft verstärkt auf alternative Treibstoffe legen. Das bmvit unterstützt seit vielen Jahren die Bestrebungen, im Rahmen seiner verkehrs-, infrastruktur- und technologiepolitischen Instrumente die Treibhausgas-Emissionen im Verkehr durch Entwicklung und Verwendung alternativer Treibstoffe zu reduzieren. Der hohe Anteil erneuerbarer Energiequellen am Gesamtenergieverbrauch und die hohe technologische Expertise in der Treibstoff- und Fahrzeugindustrie und -forschung stellt eine gute Ausgangsbasis dar, um durch flüssige und gasförmige Biotreibstoffe, Strom aus erneuerbaren Energiequellen und effizientere Energienutzung (kohlenstoffärmerer) fossiler Energieträger im Fahrzeug, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken.

Die wichtigsten Grundoptionen für alternative Energieträger im Verkehr wären Elektrizität, Wasserstoff, Biotreibstoffe, CNG (Compressed Natural Gas), LNG (Liquefied Natural Gas), GTL (Gas-to-Liquid) und LPG (Liquefied Petroleum Gas). Der Mangel an Infrastruktur und Standards/Normen für alternative Treibstoffe wird als großes Hindernis zur Einführung angesehen. Die serienmäßige Realisierung einer solchen Infrastruktur würde das Wirtschaftswachstum national als auch EU-weit ankurbeln und zahlreiche Arbeitsplätze schaffen.

Es werden Beratungen über **Galileo** im Hinblick auf die Vorbereitung der Betriebsphase geführt, die darauf abzielen, dass in den kommenden Jahren die volle Betriebsfähigkeit erreicht wird. Die drei Vorsitze werden verschiedene Vorschläge in diesem Zusammenhang prüfen, unter anderem für eine Verordnung betreffend den Aufbau und den Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme (Galileo und EGNOS), für eine Verordnung über die Aufgaben der Agentur für das Europäische GNSS und für eine Verordnung über eine Haftungsregelung für die globalen Satellitennavigationssysteme der EU.

Das europäische Satellitennavigationsprogramm GALILEO ist das größte Industrierivorhaben, das bislang auf Unionsebene in Angriff genommen wurde. Als ziviles GNSS (Global Navigation Satellite System) konzipiert, soll es der Europäischen Union sowohl strategische Unabhängigkeit als auch verstärkten Zugang zum stark wachsenden Markt der Satellitennavigation ermöglichen, sowohl bei den Anwendungen als auch auf Ebene der Systemimplementierung. Im Vollausbau soll GALILEO neben einer globalen Bodeninfrastruktur eine Raumkonstellation von 30 Satelliten umfassen. Mittels dieser boden- und raumgestützten Infrastruktur wird das System schließlich fünf Dienste anbieten.

GALILEO steht damit im globalen Wettbewerb mit bereits etablierten Systemen wie dem US-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 ausgezeichnete Qualität. Seit 2011 ist das System für Sicherheitskritische Anwendungen zertifiziert und somit voll operabel.

Die Beschaffung einer ersten Grundkonstellation ist bereits erfolgt, Mitte 2011 wurden die letzten Verträge der insgesamt sechs Arbeitspakete abgeschlossen. Somit wurde die Implementierung einer Konstellation mit 18 Satelliten bis 2014/15 ermöglicht, die bereits eingeschränkte Dienste anbieten wird. In der Endkonstellation sind für unabhängige Positionierungen bis zu 30 Satelliten notwendig. Der Start der ersten beiden Galileo-Satelliten der IOV-Phase (In Orbit Validierung) wurde am 21.10.2011 durchgeführt. Der erfolgreiche Start der Satelliten ist ein wichtiger Meilenstein bei der Implementierung des Systems und zeigt, dass die EU weiter Fortschritte im Aufbau und Management macht. Der Start von zwei weiteren Galileo-Satelliten erfolgte im Oktober 2012, womit nun vier Galileo-Satelliten im Orbit sind. Dadurch sind nun umfassende Tests der gesamten Infrastruktur möglich. Hinsichtlich des Vorschlags für einen Beschluss über die Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst (PRS) wurde eine Einigung in 1. Lesung mit dem Europäischen Parlament erzielt, die Veröffentlichung im Amtsblatt erfolgte am 4. November 2011. Zur Halbzeitbilanz der Satellitennavigationsprogramme vom 18. Jänner 2011 nahm der Rat am 31. März 2011 Schlussfolgerungen an.

Die Kommission hat den **Verordnungsvorschlag betreffend den Aufbau und Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme** am 30. November 2011 vorgelegt. Diese Verordnung soll die aktuelle Galileo Durchführungs-VO 683/2008 ersetzen, da der fortgeschrittene Projektstatus und die Bereitstellung erster Dienste ein überarbeitetes Lenkungs-schemata erfordern. Die finanziellen Aspekte werden im Rahmen der mehrjährigen Finanzvor-schau behandelt. Unter dänischer Ratspräsidentschaft in der ersten Jahreshälfte 2012 wurde eine Partielle Allgemeine Ausrichtung des Rates erreicht, unter zyprischer Ratspräsident-schaft wurden die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament weiter vorangetrieben. Da jedoch noch keine vollständige Einigung erzielt wurde, werden die Verhandlungen unter irischer Präsidentschaft fortgesetzt werden.

Aufgrund des vorgestellten Vorschlages für eine neue Galileo-Durchführungsverordnung wurde weiter eine Änderung der VO 912/2010 der Agentur für Europäische GNSS (GSA) angekündigt. Eine Vorlage einer geänderten GSA-VO wurde für das erste Halbjahr 2013 in Aussicht gestellt. Bei der Tagung des Rates für Wettbewerbsfähigkeit am 10. Dezember 2010 wurde der neue Sitz der GSA auf Prag festgelegt. Der Umzug der Agentur von Brüssel nach Prag ist im Sommer 2012 erfolgt. Die Tätigkeiten der Agentur am neuen Standort wurden bereits aufgenommen.

### **Luftverkehr**

Die drei Vorträge werden die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über die drei Vorschläge des **Flughafenpakets** fortsetzen, nämlich die Slot-Verordnung, mit der eine Liberalisierung der Zuweisung von Zeitnischen angestrebt wird, die Richtlinie über Bodenabfertigungsdienste, mit der die Verfahren zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen und die Verantwortung der Diensteanbieter gestrafft werden sollen, und die Überarbeitung der Richtlinie über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen, mit der die negativen Auswirkungen des Fluglärms auf Bevölkerung und Umwelt reduziert werden sollen.

Die drei Vorschläge wurden bereits Ende 2011 vorgelegt und im Jahr 2012 im Rat und EP behandelt. Die VerkehrsministerInnen erzielten zu allen drei Verordnungsvorschlägen eine Allgemeine Ausrichtung. Das EP behandelte die Vorschläge im Plenum im Dezember 2012. Der umstrittenste Vorschlag war der Vorschlag zur Neufassung der Bodenabfertigungs-

verordnung. Dieser Vorschlag wurde vom EP in der vorliegenden Fassung nicht akzeptiert und in den Verkehrsausschuss zur neuerlichen Behandlung zurückverwiesen. Die Verhandlungen zum Flughafenpaket sollen im Jahr 2013 aller Voraussicht nach weitergeführt werden. Derzeit wird aber auch noch über eine komplette Zurückziehung des gesamten Flughafenpaketes spekuliert. Eine Behandlung unter irischer Präsidentschaft im Rahmen der TTE-Räte ist nicht geplant.

Die drei Vorsitze werden sich ferner mit dem Vorschlag zur Stärkung und zum weiteren Schutz der Fluggastrechte befassen. Des Weiteren werden sie sich dem Vorschlag zur Neufassung der Richtlinie über die Meldung von Vorfällen in der Zivilluftfahrt widmen, mit der Unfällen durch Erhebung und Analyse von Informationen über Vorfälle in der Zivilluftfahrt vorgebeugt werden soll.

Zu den **Passagierrechten** hat die EK die Vorlage des Änderungsentwurfes für VO 261/2004 für Frühjahr 2013 angekündigt. Themen werden sein: Organisation und Kostentragung der Betreuung und Beförderung von gestrandeten Fluggästen im Fall von Großkatastrophen (wie z.B. bei Flugverboten infolge Vulkanausbruch); Klärung des Begriffes „außergewöhnliche Umstände“; Einbeziehung der Flughäfen (z.B. Fälle, in denen wegen nicht geräumter Flugfelder Flüge nicht starten können); auch die Aufnahme allfälliger weiterer Regelungsgegenstände in die VO (z.B. Reisegepäck: Verlust, Beschädigung, Verspätung) oder Änderungen in der Behördenzuständigkeit für die Beschwerdebehandlung (z.B. andere Anknüpfungspunkte als Abflugort) werden wahrscheinlich zur Diskussion stehen. 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.

Im Dezember 2012 wurde eine neue **Verordnung über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt** vorgelegt. Die Verordnung bezweckt die Verbesserung der bestehenden Systeme in Bezug vor allem auf Qualität und Auswertung der Daten. Das damit einhergehende Ziel ist die Zahl der Flugunfälle mit damit verbundenen Todesopfern zu verringern. Die Verordnung wird im ersten Halbjahr unter irischer Präsidentschaft behandelt. Für den März Verkehrsministerrat ist bereits eine Allgemein Ausrichtung geplant.

Die Beratungen über ein **Zusatzpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum II** ("SES-II-plus-Paket") (Mitteilung, Verordnung über den einheitlichen europäischen Luftraum und EASA-Verordnung) werden aufgenommen, um sich insbesondere mit der Leistungsfähigkeit der Flugsicherungsdienste zu befassen. Es kann auf die diesbezüglichen Ausführungen im Kapitel Vorhaben der EK verwiesen werden.

## **Landverkehr**

Was den Straßenverkehr anbelangt, so werden die Vorsitze die Beratungen über den Vorschlag für eine Verordnung über den Fahrtenschreiber fortführen, wobei die Sicherheit des Systems (zur Reduzierung von Betrug und von Manipulationen des Fahrtenschreibers) verbessert, die Verwaltungskosten gesenkt und die Wirksamkeit der Kontrolle des Systems verbessert werden sollen. Die drei Vorsitze werden ferner die drei Vorschläge des "Verkehrssicherheitspakets" prüfen, bei denen es um die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und die entsprechenden Zulassungsdokumente für Fahrzeuge geht und mit denen Straßenverkehrssicherheit und Umweltschutz verbessert werden sollen.

Das sog. **Paket „Verkehrssicherheit“** der Europäischen Kommission (EK) beinhaltet Vorschläge der EK zu zwei EU-Verordnungen und einer EU-Richtlinie:

- Die Richtlinie 2009/40/EG über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen soll aktualisiert, erweitert und durch eine Verordnung ersetzt werden.
- Ebenso die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle.
- Weiters soll die Richtlinie 1999/37/EG über die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge geändert werden.

Durch die **EU-Verordnung über die regelmäßige technische Überwachung der Kfz und Kfz-Anhänger** soll die bisherige Richtlinie 2009/40/EG aufgehoben werden und es sollen insbesondere die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf zwei- oder dreirädrige Kfz, auf leichte Kfz-Anhänger bis 3,5 t und auf Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit über 40 km/h ausgedehnt werden. Ältere Kfz sollen häufiger und Kfz mit hohem Kilometerstand jährlich geprüft werden. Die Zeitabstände für die regelmäßige technische Überwachung für PKW (Klasse M1) sollen statt 4-2-2 Jahre 4-2-1 betragen. PKW und Klein-LKW mit außergewöhnlich hoher Fahrleistung (wenn diese bei der 1. Überprüfung nach 4 Jahren bereits 160.000 km aufweisen) sollen dann jährlich zur Überprüfung. Die zur Prüfung zu verwendende Ausrüstung soll bestimmte Mindestanforderungen erfüllen, festgestellte Mängel sollen nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos für die Straßenverkehrssicherheit beurteilt werden und die Prüfer, die die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchführen, sollen über bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, ordnungsgemäß ausgebildet sein und regelmäßig weitergebildet werden. Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen einschließlich der Informationen über den Kilometerstand der Fahrzeuge sollen in nationalen Registern erfasst werden. Die Registrierung der Kilometerstände soll auch zur Bekämpfung der Manipulation von Kilometerzählern beitragen.

Die wiederkehrende Begutachtung wird in Österreich von gem. § 57a KFG ermächtigten Stellen (Autofahrerclubs, Werkstätten) schon seit langen Jahren auf hohem Niveau durchgeführt. Die Details betreffend die Begutachtung sind in der PBStV festgelegt (apparative Ausstattung der ermächtigten Stellen, Anforderungen an die geeigneten Personen, die die Begutachtung durchführen, ein detaillierter Katalog der Prüfpositionen mit Mängeleinstufung). Der EU-Vorschlag ist in weiten Bereichen ident mit den österreichischen Regelungen, geht aber in manchen Punkten darüber hinaus, z.B.:

- Österreich ist wie die Mehrheit der Mitgliedstaaten dafür eingetreten, dass der gegenständliche Rechtsakt als Richtlinie erlassen werden sollte und nicht wie von der EK vorgeschlagen als Verordnung. Eine Richtlinie lässt den Mitgliedsstaaten den erforderlichen Spielraum, um das dort bestehende hohe Niveau der periodischen technischen Überwachung (§ 57a KFG 1967) aufrecht zu erhalten und flexibel auf einzelne Punkte zu reagieren, die im Rechtsakt der EU nicht geregelt sind.
- Es darf nicht zu einer Verschlechterung des in Österreich bestehenden hohen Niveaus der § 57a KFG 1967 Begutachtung kommen. Dies betrifft im Besonderen die von der Überwachungspflicht betroffenen Fahrzeuggruppen und die Prüfintervalle, die sich in den Jahrzehnten seit ihrer Einführung in Österreich bewährt haben. Die Erfahrungen aus den technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 bei leichten Nutzfahrzeugen und leichten Anhängern mit hoher Kilometerleistung lassen befürchten, dass es hier zu einer Verschlechterung kommen könnte, wenn diese Fahrzeuge aus der Prüfpflicht genommen werden oder die Intervalle verlängert werden. In Österreich gilt für den PKW-Bereich die 3-2-1-Regel, Nutzfahrzeuge sind jährlich zu begutachten.
- Es soll zu keinem zusätzlichen Aufwand hinsichtlich der Ausstattung von Prüfstellen kommen. Die derzeitige Ausstattung ist ausreichend. Viele Prüfstellen haben in der letzten Zeit nachgerüstet. Eine weitere Nachrüstung sollte erst dann erfolgen müssen, wenn die bestehenden Ausrüstungen abgeschrieben oder unwirtschaftlich geworden sind.
- Die Anhänge mit den Mängelpositionen und Mängelbewertungen müssen überarbeitet werden, da einige Mängelpunkte fehlen und die Mängelbewertungen teilweise inkonsistent sind.
- Begrüßt wird die Verpflichtung der Hersteller, ausreichende Daten für die Beurteilung und Prüfung zur Verfügung zu stellen.
- Begrüßt wird der geplante EU-weite Datenaustausch hinsichtlich der durchgeführten technischen Überwachungen. Dies erspart den BürgerInnen und den Behörden zusätzlichen Aufwand.

Der Vorschlag wurde in Ratsarbeitsgruppen diskutiert und es wurden zahlreiche Änderungsvorschläge eingebracht. Schließlich wurde ein Kompromisspapier der Präsidentschaft am

20.12.2012 im Rahmen des TTE Rates als Allgemeine Ausrichtung beschlossen. Die Anregung der Mitgliedstaaten, den Rechtsakt als Richtlinie und nicht als Verordnung zu erlassen, wurde aufgegriffen. Weiters wurde auch eine allgemeine Klausel aufgenommen, dass die MS ihre strengeren Regelungen weiterhin beibehalten können (z.B. Geltungsbereich für weitere Fahrzeugkategorien oder kürzere Intervalle, usw.).

Der **Vorschlag für eine EU-Verordnung über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen**, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, soll die bisherige Richtlinie 2000/30/EG aufheben und künftig auch leichte Nutzfahrzeuge und deren Anhänger einbeziehen. Weiters soll jedes Jahr ein bestimmter Prozentsatz der zugelassenen Nutzfahrzeuge inspiziert werden, die Auswahl der Fahrzeuge soll so erfolgen, dass sie sich nach dem Risikoprofil der Betreiber richtet und auf Unternehmen mit hohem Risikopotenzial abzielt. Es sollen besser ausgearbeitete Unterwegskontrollen mit Prüfgeräten durchgeführt werden, entweder von mobilen Kontrolleinheiten oder von Prüfstellen in unmittelbarer Nähe. Diese Straßenkontrollen sollen die Sicherung der Ladung umfassen. Festgestellte Mängel sollen nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos beurteilt werden. Die Kenntnisse und die Fähigkeiten der die technischen Unterwegskontrollen durchführenden Prüfer sollen mindestens dem Niveau der die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführenden Prüfer entsprechen und die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedsstaaten soll durch miteinander abgestimmte Kontrollen, gemeinsame Ausbildungsprojekte, den elektronischen Informationsaustausch sowie den Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen weiter gefördert werden.

Eine endgültige Position Österreichs ist derzeit noch in Ausarbeitung, da dieser Entwurf im Rat noch nicht auf Expertenebene diskutiert wurde. Folgende Aspekte erscheinen aus österreichischer Sicht jedoch wesentlich:

- Der gegenständliche Rechtsakt sollte als Richtlinie erlassen werden und nicht wie von der EK vorgeschlagen als Verordnung. Eine Richtlinie lässt Mitgliedsstaaten wie Österreich den erforderlichen Spielraum, um das dort bestehende hohe Niveau bei den technischen Unterwegskontrollen aufrecht zu erhalten.
- Das vorgeschlagene Risiko-Bewertungssystem für die Unternehmer wird als problematisch erachtet. Dies würde eine geringere Kontrollfrequenz für unauffällige Unternehmen und eine gezieltere Kontrolle von „schwarzen Schafen“ mit sich bringen. Jedoch könnte das im Hinblick auf die allgemeine Kontrolldichte problematisch sein. Außerdem müssten die Kontrollorgane stets über den Risikostand der Unternehmen Bescheid wissen, damit sie die Fahrzeuge der Unternehmen mit hohem Risiko für die Kontrollen herausfiltern können.
- Die genaue Auflistung und Mängelbewertung hinsichtlich der Ladungssicherung wird hier kritisch gesehen.
- Die Anhänge mit den Mängelpositionen und Mängelbewertungen müssen überarbeitet werden, da einige Mängelpunkte fehlen und die Mängelbewertungen teilweise inkonsistent sind.

Bei der **EU-Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge** geht es darum, neue Kriterien für Entzug und Annullierung von Zulassungen festzulegen. Durch den Entzug der Zulassung soll gewährleistet werden, dass Fahrzeuge, die aufgrund gefährlicher Mängel eine unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, bis sie eine weitere Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bestanden haben; darüber hinaus soll ein gewisser Automatismus eingeführt werden, durch den die ursprüngliche Zulassung von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedsstaat neu zugelassen werden, automatisch annulliert wird, um parallele Zulassungen desselben Fahrzeugs in verschiedenen Mitgliedsstaaten zu vermeiden. Mit dem Vorschlag soll ferner die Einrichtung elektronischer Zulassungsregister eingeführt werden, die sämtliche mit der Zulassung von Fahrzeugen verbundenen Angaben enthalten. Das Register soll zur Weiterverfolgung im Anschluss an die Mitteilung der Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sowie der Neuzulassung und der Verschrottung eines Fahrzeugs dienen.

Eine endgültige Position Österreichs ist derzeit noch in Ausarbeitung, da dieser Entwurf im Rat noch nicht auf Expertenebene diskutiert wurde. Folgende Aspekte erscheinen aus österreichischer Sicht jedoch wesentlich:

- Dieser Entwurf wird grundsätzlich begrüßt, da sich aufgrund des Datenaustausches zwischen den Mitgliedsstaaten mittelfristig der Aufwand für die BürgerInnen und die Behörden verringert und bei gefährlichen Mängeln, die bei einer Unterwegskontrolle festgestellt werden, die Behörden des Zulassungsstaates informiert werden.
- Der Vorschlag, dass durch die neuerliche Zulassung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat die ursprüngliche Zulassung im anderen Staat automatisch annulliert wird, um parallele Zulassungen desselben Fahrzeugs in verschiedenen Mitgliedsstaaten zu vermeiden, wird begrüßt.

Ferner werden die drei Vorsitze die Beratungen über den (bis dato noch nicht vorgelegten) Vorschlag für eine Überarbeitung der **Richtlinie über Gewichte und Abmessungen** voranbringen, der auf eine Verbesserung der aerodynamischen Eigenschaften von Lastkraftwagen und auf Änderungen bei den Abmessungen dieser Fahrzeuge abzielt. Sie werden ferner das Paket für den Straßengüterverkehrs-Binnenmarkt prüfen, zu dem unter anderem die Gesetzgebungsvorschläge zum **Kabotageverkehr** (Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt und Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers), zu Mindestvorschriften über Sanktionen und ihre Durchsetzung im gewerblichen Straßenverkehr und zu Gebührensystemen für schwere Nutzfahrzeuge gehören. Ziel dieser Initiative wird es sein, die wirtschaftliche und ökologische Effizienz des Güterkraftverkehrs zu verbessern und fairere Ausgangsbedingungen zu schaffen.

Seitens mehrerer EU-Mitgliedstaaten gibt es Bestrebungen, den Verkehr von überlangen und überschweren LKW, den so genannten „Gigalinern“, europaweit zuzulassen. Auch die EK hat seit Februar 2012 die Intention, die **RL 96/53/EG (über Maße und Gewichte)** insofern neu zu interpretieren, dass künftig unter gewissen Voraussetzungen (v.a. bei Zustimmung beider Länder; Feldversuche, unteilbare Lasten) grenzüberschreitende Fahrten von Gigalinern möglich sein sollen. Auch hat die EK eine Studie in Auftrag gegeben, in der unter anderem untersucht werden soll, ob die RL 96/53/EG in dem Sinne interpretiert werden kann, dass grenzüberschreitende Fahrten von Gigalinern zulässig sind. Weiters wird die EK voraussichtlich im ersten Halbjahr einen Legislativvorschlag zur Änderung der RL 96/53/EG vorlegen. Inhalte dieses Vorschlages sind gegenwärtig noch nicht bekannt. Die irische Ratspräsidentschaft hat in bilateralen Gesprächen sowie bei der Vorstellung ihrer Prioritäten in der RAG Landverkehr angekündigt, einem solchen Vorschlag substantiell nicht behandeln zu wollen.

Österreich hat sich immer vehement gegen die Einführung von Gigaliner ausgesprochen, da diese in Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger stehen. Gigaliner bewirken eine drastische Verbilligung des Straßenverkehrs, wodurch sich die Wettbewerbsbedingungen für umweltfreundliche Verkehrsträger weiter verschlechtern würden. Massive Rückverlagerungen von der Schiene auf die Straße wären die Folge, insbesondere auf der RoLa. Zusätzliche Transportleistungen auf österreichischen Straßen und mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen würden dadurch verursacht. Ein weiterer Aspekt einer möglichen Einführung von Gigalinern betrifft die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in Österreich. Größere Fahrzeuge mit höheren Gewichten haben massive negative Auswirkungen sowohl auf die Unfallhäufigkeit als auch auf die Unfallschwere. Von den schwerwiegenden Konsequenzen der Unfälle wären zudem vorwiegend andere Verkehrsteilnehmer (insbesondere Pkw) betroffen. Hinsichtlich Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur in Österreich wären zusätzliche Milliardeninvestitionen für Infrastrukturanpassungen erforderlich, wie zusätzliche bauliche Maßnahmen (z.B. Verstärkung der Leitschienen, Schaffung geeigneter Parkplätze bei Raststätten), deutlich kürzere Instandsetzungszyklen, Brücken und Tunnels (die in Österreich einen überproportional hohen Anteil von 15% des hochrangigen Straßennetzes ausmachen) müssten darüber hinaus speziell verstärkt bzw. adaptiert werden (z.B. im Hinblick auf Tragfähigkeit, Tunnelsicherheit und Brandschutz). Österreich hat sich daher seit jeher mit Nachdruck auf allen Ebenen gegen jegliche Überarbeitung der RL 96/53/EG ausgesprochen.

Hinsichtlich der Vorschläge im Zusammenhang mit der **Kabotage** wird auf die Ausführungen im Kapitel zu den EK Vorschlägen verwiesen.

Was den Eisenbahnverkehr anbelangt, so werden die drei Vorsitze mehrere Vorschläge des "vierten Eisenbahnpakets" prüfen, die auf die weitere Öffnung, verbesserte Verwaltung und Ausgliederung des Schienenpersonenverkehrs, die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Sicherheit und Interoperabilität im Schienenverkehr sowie die Überarbeitung der Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) abstellen sollen.

Dieses so genannte "**Vierte Eisenbahnpaket**" wird von der Kommission voraussichtlich Ende Jänner 2013 offiziell präsentiert werden. Der Vorschlag der Kommission ist von Österreich gründlich zu prüfen und ist an den Zielsetzung des „Gesamtverkehrsplanes für Österreich“ zu messen.

### **Seeverkehr**

Die Kenntnisse und Qualifikationen der Seeleute in europäischen Gewässern sind ein integraler Bestandteil der Seeverkehrspolitik der EU. Diesbezüglich werden die Vorsitze die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über das **Gesetzgebungspaket zur sozialen Dimension der Schifffahrt** ("Paket zur Sozialagenda für den Seeverkehr") fortsetzen, das den "Faktor Mensch" des Seeverkehrs und die Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) von 2006 zum Gegenstand hat. Dieses Paket umfasst einen Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie über die **Hafenstaatkontrolle** und einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Verantwortung der Flaggenstaaten, mit der eine zügige Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens durch die EU-Mitgliedstaaten und die frühzeitige Übernahme der auf die Vereinbarung der Sozialpartner gestützten Bestimmungen angestrebt wird, damit deren Hauptbestandteile in das Unionsrecht umgesetzt werden können und die wirksame Durchsetzung der neuen Vorschriften gewährleistet werden kann. Die Federführung für die **Flaggenstaaten-RL** liegt beim BMASK.

Es wird damit gerechnet, dass mehrere neue Vorschläge zur Verbesserung der Durchführung der **Europäischen Seeverkehrsstrategie** vorgelegt werden. In diesem Fall werden die drei Vorsitze die Beratungen über die Kommissionsvorschläge aufnehmen, die Folgendes betreffen: Überarbeitung der Verordnung über die Finanzierung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (**EMSA**) (mit dem MFR verknüpfte mehrjährige Finanzierung der Tätigkeiten der EMSA); Richtlinie über **Schiffsausrüstung** (größere Rechtssicherheit und Wirksamkeit der geltenden Rechtsvorschriften); Sicherheit von Fahrgastschiffen, d.h. Verbesserung der **Sicherheit bei Fahrgastschiffen** auf Auslands- bzw. Inlandsfahrten; Änderung der Richtlinie über die Überwachung des Schiffsverkehrs (zwecks Optimierung des SafeSeaNet-Systems der EU durch die Aufnahme neuer Funktionen zur Verhütung von Unfällen und Verschmutzung auf See). Möglicherweise wird im Achtzehnmonatszeitraum auch ein Vorschlag über die Liberalisierung von Hafendiensten vorgelegt.

Hinsichtlich der Vorschläge im Zusammenhang mit dem Seeverkehr wird auf die Ausführungen im Kapitel zu den EK Vorschlägen verwiesen.

### **TELEKOMMUNIKATION**

Was die Infrastruktur anbelangt, so wird die Fertigstellung und rasche Anwendung der Leitlinien für Telekommunikationsinfrastrukturen vordringlich fortgesetzt, damit die in der digitalen Agenda vorgesehenen Netze und Dienstplattformen bereitgestellt werden. Dies wird durch Initiativen zur Breitbandversorgung weiter unterstützt, insbesondere im Hinblick

auf die Senkung der Kosten für Zugangsnetze der nächsten Generation [Breitband-Hochgeschwindigkeitsnetze].

### **Leitlinien für die transeuropäischen Telekommunikationsnetze (TEN-Telekom-Leitlinien, eTEN, Legislativmaßnahme)**

Mit der EU-VO(TEN-Telekom) sollen Leitlinien in Bezug auf die Ziele und Prioritäten, die im Telekommunikationsbereich für Breitbandnetze und digitale Infrastrukturen im Zusammenhang mit der Connecting Europe Fazilität (CEF) ins Auge gefasst werden, vorgelegt werden. Diese Vorhaben sollen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft einschließlich KMU beitragen, den Verbund und die Interoperabilität der nationalen Netze sowie den Zugang zu diesen Netzen fördern und die weitere Entwicklung eines digitalen Binnenmarkts unterstützen

Die irische Präsidentschaft plant den Abschluss der Diskussionen und eine Einigung mit dem Europäischen Parlament zu den TEN-Leitlinien für den Bereich Telekommunikation, die den Rahmen für Projektunterstützung aus der CEF für den Bereich Telekommunikation/Digitale Dienste festlegen. Ein Legislativvorschlag zur Verringerung der Kosten für den Breitbandausbau wird voraussichtlich im ersten Quartal 2013 von der Kommission vorgelegt. Die Behandlung dieses Vorschlags hängt vom genauen Zeitpunkt der Vorlage ab.

Die grundsätzliche Zielsetzung des Vorschlags wird unterstützt. Aus österreichischer Sicht gilt es jedoch in den Verhandlungen, die nur rudimentär erwähnten Möglichkeiten der Kofinanzierung mit anderen EU-Mitteln wie auch mit nationalen Mitteln klarer darzustellen. Insbesondere die Verfahren zur Vergabe der Mittel der CEF wie auch deren Abstimmung mit nationalen Programmen bedürfen noch weiterer Erörterungen. Weiters bemängelt Österreich, wie auch andere Mitgliedstaaten, die fehlende Abstimmung mit den Breitband Guidelines der Generaldirektion Wettbewerb. Ein dementsprechender Vorschlag des Europäischen Parlaments wird hier sehr positiv gesehen.

Grundsätzlich bestehen jedoch Chancen, EU-Finanzierungen für grenzüberschreitende Behördendienste, wie die „Large Scale Pilots“ oder für das Projekt „Safer Internet“ zu erhalten und das Finanzierungsproblem (5 Mrd. Euro für den Glasfaservollausbau) zumindest zu lindern.

Ein anderer möglicher Engpass ergibt sich durch die nur begrenzt verfügbaren **Funkfrequenzen** angesichts der drastisch gestiegenen Nachfrage aus Bereichen wie Verkehr und Energie, die zu der Nachfrage des Telekommunikationssektors noch hinzukommt. Auf der Grundlage des Programms für die Funkfrequenzpolitik aus dem Jahr 2012 werden die Vorgesetzten daher Initiativen unterstützen, die zur Freigabe von Frequenzen beitragen können, wie etwa die in der Mitteilung von 2012 über den gemeinsamen Zugang zum Funkspektrum dargelegten Schritte.

Dieses Dossier steht in engem Zusammenhang mit dem Aktionsplan für Drahtloskommunikation und stellt die weiteren Maßnahmen als Umsetzung des Mehrjahresprogramms für die Funkfrequenzpolitik (RSPP, Radio Spectrum Policy Programme) der EU dar. Es sollen nunmehr weiterführende Aktionen zum Programm festgelegt werden.

Es liegen auf Ratsebene noch keine Vorschläge der EK vor.

Grundsätzlich unterstützt Österreich den Ansatz einer effizienten Nutzung von Funkfrequenzen für Drahtlosanwendungen und sieht einer harmonisierten Strategie, sowie weiteren Umsetzungsmaßnahmen, insbesondere im Rahmen des frequenzpolitischen Programms der EU in Zusammenarbeit mit der CEPT (Europäische Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation) mit Interesse entgegen.

Da die Ausgestaltung der **Informationsgesellschaft** zusehends auf internationaler Ebene passiert – ob es nun um die Verwaltung des Internets oder des Funkspektrums geht –

werden die Vorsitze auf ein kohärenteres und deutlicher wahrnehmbares Vorgehen der EU in den internationalen Gremien hinarbeiten. Konkrete Schritte, wie die Präsidentschaft die genannten Ziele erreichen will, wurden bislang nicht vorgestellt.

Österreich unterstützt grundsätzlich den Ansatz eines möglichst EU-einheitlichen Vorgehens im Rahmen internationaler Foren. In diesem Zusammenhang muss allerdings auch Augenmerk darauf gelegt werden, dass bestimmte Bereiche rein nationale Zuständigkeiten betreffen und andererseits aufgrund der Strukturen der verschiedenen internationalen Organisationen (Mitgliedstaaten als Mitglieder, nicht die EU) dem einheitlichen Vorgehen mitunter bestimmte Grenzen gesetzt sind.

## **WETTBEWERBSFÄHIGKEIT (BINNENMARKT, INDUSTRIE, FORSCHUNG UND RAUMFAHRT)**

### **Geistiges Eigentum**

Auf Grundlage der Ergebnisse von 2012 wollen sich die drei Vorsitze dafür einsetzen, dass das **Patentsystem** insbesondere für die KMU verbessert und dass die Einigung und die Verordnung über den einheitlichen Patentschutz umgesetzt wird; dies wird Kosten sparen und Rechtssicherheit bieten. 2014 dürfte es die ersten neuen Einheitspatente geben. Dies zählt zu den Hauptprioritäten der Strategie Europa 2020 für Beschäftigung und Wachstum.

Die Reform des Patentsystems beinhaltet zwei Verordnungen zum EU-Patent und ein internationales Übereinkommen zur einheitlichen Patentgerichtsbarkeit. Im Dezember 2012 wurden die zwei EU-Patent-Verordnungen formell angenommen. Das Übereinkommen zur einheitlichen Patentgerichtsbarkeit soll am Rande des Rates für Wettbewerbsfähigkeit im Februar 2013 unterzeichnet werden. Alle drei Rechtsakte sollen abhängig voneinander in Kraft treten bzw. zur Anwendung kommen. 2014 sollen erste EU-Patente vom Europäischen Patentamt erteilt werden.

Obgleich in Sachen EU-Patent grundsätzlich eine Lösung unter allen 27 EU-Mitgliedstaaten präferiert worden wäre, begrüßt Österreich dennoch die nunmehr nach jahrzehntelangen Verhandlungen gelungene Einigung unter den 25 an der verstärkten Zusammenarbeit zum EU-Patent beteiligten Mitgliedstaaten.

Die drei Vorsitze werden auf eine Aktualisierung, Straffung und Modernisierung der **Verordnung über die Gemeinschaftsmarke** und der **Richtlinie zur Angleichung des Markenrechts der Mitgliedstaaten** sowie auf eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen dem Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt (HABM) und den nationalen Markenämtern hinwirken, damit das Markensystem in Europa wirksamer, effizienter und kohärenter wird.

Verstärkung der Wirksamkeit und Kohärenz des Europäischen Markensystems in seiner Gesamtheit durch Aktualisierung, Straffung und Modernisierung der Verordnung über die Gemeinschaftsmarke 40/94 idF. 207/2009 und gegebenenfalls der Ersten Richtlinie des Rates vom 21. Dezember 1988 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über Marken (89/104/EWG) (Markenharmonisierungs-Richtlinie), wobei besonders Elemente mit Bezug auf die Einrichtung einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen dem Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt und den Markenämtern der Mitgliedsstaaten in die Gemeinschaftsmarkenverordnung eingebaut werden sollen.

Die EK sieht die Revision beider Rechtsakte angesichts identer Zielsetzung (Europäisches Markensystem in seiner Gesamtheit) als gemeinsame Initiative und somit als „Paket“.

Angesichts des großen, weit über die ursprünglichen Annahmen hinausgehenden Erfolgs der Gemeinschaftsmarke und des daraus resultierenden Einnahmenüberschusses des HABM, der auch durch bisher zwei Gebührenreduktionen nicht spürbar verringert werden konnte, wurde die Kommission bereits 2007 in Ratsschlussfolgerungen aufgefordert, eine

Studie zum Funktionieren des Gemeinschaftsmarkensystems in Angriff zu nehmen. Im Jahr 2008 erfolgte unter Einbindung der Europäischen Kommission eine grundsätzliche Einigung zwischen dem Topmanagement des HABM und den Vertretern der Mitgliedsstaaten im Verwaltungsrat und Haushaltsausschuss des Amtes über ein Maßnahmenpaket zur Erzielung eines künftig besser ausgeglichenen Haushalts, das u.a. die Einrichtung eines Kooperationsfonds sowie die künftige Zuerkennung von 50% der Erneuerungsgebühren an die Markenämter der Mitgliedsstaaten vorsah. Auf den Grundsätzen dieser beiden Akte bauen die Ratschlussfolgerungen vom 25.5.2010 zur künftigen Überarbeitung des Markensystems in der Europäischen Union auf, in denen u.a. festgestellt wird, „dass die meisten Vereinigungen von Nutzern des Gemeinschaftsmarkensystems mit diesem System, sowie mit dem Grundsatz der Koexistenz von Gemeinschaftsmarke und nationalen Marken zufrieden sind, jedoch eine Feinabstimmung durch eine künftige Überarbeitung für erforderlich halten, bei der auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Gemeinschaftsmarkensystem und den nationalen Systemen geachtet wird“.

Auch die im Auftrag der EK 2010 vom deutschen Max-Planck-Institut durchgeführte und im Frühjahr 2011 veröffentlichte Studie über die Gesamtfunktionsweise des europäischen Markensystems kommt u.a. zu dem Schluss, dass weder die Gemeinschaftsmarkenverordnung noch die Markenharmonisierungs-Richtlinie einer tiefgreifenden Überarbeitung bedürfen, jedoch Spielraum für zumeist technische Verbesserungen und Modernisierungen sowie für eine stärkere Harmonisierung zwischen Verordnung und Richtlinie bestünde.

Zudem sollen laut Vorstellung der EK Ergebnisse der Mitte 2012 abgeschlossenen Arbeiten der Interinstitutionellen Gruppe „Agenturen“ zur Harmonisierung der Verwaltungsstrukturen der EU-Agenturen in die Gemeinschaftsmarkenverordnung eingebaut werden.

Während etwa die Einrichtung des Kooperationsfonds für Aktivitäten zwischen dem HABM und den Ämtern der Mitgliedsstaaten bereits erfolgt ist und eine legislative Basis für verstärkte Aktivitäten des HABM auch auf dem Gebiet der Rechtsdurchsetzung geistiger Eigentumsrechte durch Einigung auf eine Verordnung zur Übertragung der Aufgaben der Europäischen Beobachtungsstelle für Marken- und Produktpiraterie (künftig „Europäische Beobachtungsstelle für die Verletzung geistiger Eigentumsrechte“) auf das HABM gelegt wurde, soll nach aktuellen Auskünften der EK die Präsentation der gegenständlichen Textvorschläge mit Folgenabschätzung im Frühjahr 2013 vorgenommen werden.

Österreich begrüßt die der Initiative zugrundeliegenden Überlegungen für eine Revision des rechtlichen Rahmens des gesamteuropäischen Markensystems, so besonders hinsichtlich einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen dem HABM und den nationalen Ämtern, sowie der Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Verteilung von 50% der Erneuerungsgebühren für Gemeinschaftsmarken an die nationalen Ämter der Mitgliedsstaaten, und hat dies auch durch Unterstützung der bisherigen Ratschlussfolgerungen zum Ausdruck gebracht. Besondere Beachtung sollte der Beibehaltung des Grundsatzes der Koexistenz jedoch besonders der verbesserungsfähigen Balance zwischen dem Gemeinschaftsmarkensystem und den nationalen Markensystemen zugemessen werden.

Als problematisch könnte sich eine Einigung auf einen Verteilungsschlüssel bzw. Verteilungskriterien für den Anteil an den Erneuerungsgebühren darstellen. Problematisch könnte auch die bisherige sehr zurückhaltende Position der EK sein, das Gemeinschaftsmarkensystem nach Ansicht der meisten Mitgliedsstaaten bevorzugende Regelungen, wie etwa hinsichtlich der Thematik des geografischen Umfangs einer rechtserhaltenden Benutzung einer Gemeinschaftsmarke (Benutzung in nur einem Mitgliedsstaat ausreichend), ebenfalls einer Revision zu unterziehen.

## **Technische Harmonisierung**

### **Richtlinienentwurf der Kommission betreffend die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt (Legislativmaßnahme)**

Die Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität (FuTKEE-Richtlinie) bildet in der EU einen Rahmen für das Inverkehrbringen, den freien Verkehr und die Inbetriebnahme von Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen. Die Richtlinie trat 1999 in Kraft und hat bei der Verwirklichung des Binnenmarktes auf diesem Gebiet eine entscheidende Rolle gespielt. Sie enthält grundlegende Anforderungen in Bezug auf den Schutz der Gesundheit, die Sicherheit, die elektromagnetische Kompatibilität und die Vermeidung funktechnischer Störungen.

Eine Umsetzung dieser Anforderungen in technische Vorschriften erfolgt wie bei anderen Rechtsvorschriften nach dem „neuen Konzept“ im Rahmen nicht obligatorischer harmonisierter Normen. Der Regulierungsansatz wird als weiterhin gültig betrachtet, eine Überarbeitung der Richtlinie von Grund auf ist daher nicht notwendig. Dennoch hat die Erfahrung bei der Anwendung der Richtlinie gezeigt, dass in einer Reihe von Punkten Handlungsbedarf besteht.

Hauptziele des Vorschlagsentwurfes sind:

- die Erhöhung der Konformität mit den Anforderungen der Richtlinie und die Stärkung des Vertrauens aller Interessengruppen in den Rechtsrahmen sowie
- die Klärung und Vereinfachung der Richtlinie, auch durch begrenzte Anpassungen ihres Geltungsbereichs, zur Erleichterung ihrer Anwendung und zur Beseitigung unnötiger Belastungen der Wirtschaftsakteure und der Behörden.

Die vorgeschlagene Überarbeitung ermöglicht zudem eine bessere Integration der Richtlinie in die übrigen einschlägigen EU-Rechtsvorschriften, die in die Zuständigkeit der Generaldirektion „Kommunikationsnetze, Inhalte und Technologien“ fallen; hierbei ist insbesondere die Frequenzentscheidung zu nennen. Der vorgeschlagene Text beruht auf der Ausrichtung der Richtlinie am neuen Rechtsrahmen (NLF) für die Vermarktung von Produkten, an der Verordnung Nr. 182/2011 im Hinblick auf die Ausübung von Durchführungsbefugnissen durch die Kommission sowie am Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Der Vorschlag stützt sich auf die Artikel 26 (Binnenmarkt) und 114 (Angleichung der Rechtsvorschriften) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Es liegt noch kein Vorschlag/Zeitplan der Präsidentschaft für eine Behandlung im Rat vor. Die nationale Positionierung zum Dossier wird in Einklang mit der zeitlichen Vorlage des Vorschlags im Rat stattfinden.

Aufgrund der berührten Zuständigkeiten im Bereich Telekommunikation einerseits, sowie EMV und elektrische Anlagen andererseits, besteht gegebenenfalls interministerieller Abstimmungsbedarf.

Grundsätzlich unterstützt Österreich den Ansatz einer Steigerung der Konformität von Geräten, die Vereinfachung und Erleichterung in der Anwendung und Transparenz für Wirtschaftsakteure im Einklang mit technischen Anforderungen insbesondere zum Schutz des Funkspektrums. Ebenso unterstützt werden Maßnahmen zur Stärkung des Vertrauens aller Interessensgruppen in den Rechtsrahmen.

## **Raumfahrt**

Es bedarf einer kohärenten Industriepolitik für den Raumfahrtsektor, um die politischen Ambitionen der Union mit den wirtschaftlichen Besonderheiten des Raumfahrtsektors in

Einklang zu bringen. In Anbetracht ihrer Abhängigkeit von der öffentlichen Finanzierung und des zunehmenden globalen Wettbewerbs auf dem kommerziellen Markt ist die Raumfahrtindustrie von strategischer Bedeutung. Es gilt, Maßnahmen zu entwerfen, mit denen die Rahmenbedingungen für die europäische Raumfahrtindustrie verbessert werden können, und klare politische Ziele für die Raumfahrtaktivitäten festzulegen, um die Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors zu stärken und dafür zu sorgen, dass die Kapazitäten in Europa in ausgewogener Weise beteiligt werden. Die Vorsitze werden die Planung und Umsetzung der Industriepolitik für den Raumfahrtsektor als integralen Bestandteil der Raumfahrtpolitik der Europäischen Union unterstützen.

Die geplante **Mitteilung zur Weltraumindustriepolitik** wurde kommissionsintern zunächst zurückgestellt, mit dem Argument, dass bereits eine allgemeine EU-Industriepolitik besteht. Aus österreichischer Sicht ist jedoch eine speziell für diesen Sektor abgestimmte Politik zu befürworten, da dieser Bereich sich durch eine besonders hohe Konzentration der Industrie auszeichnet. Das Thema wurde auch im Rahmen der Tagung der Enterprise Policy Group am 5.11.2012 behandelt.

Österreich befürwortet eine spezielle Industriepolitik für den Raumfahrtbereich aufgrund der Besonderheiten dieses Sektors. Aufgrund der österreichischen Industriestruktur (Zulieferbereich) sind für Österreich allgemein transparente und faire Zutrittschancen zu Ausschreibungen und Beschaffungen wichtig.

Die **Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES)** ist ein Vorzeigeprojekt der EU, das für die Unabhängigkeit und Autonomie Europas von entscheidender Bedeutung ist. GMES ist eine im Jahr 1998 von der Europäischen Kommission und der Europäischen Raumfahrtbehörde ESA (European Space Agency) gemeinsam ins Leben gerufene Initiative, bei der moderne Erdbeobachtungs- und Informationstechnologien zum Schutz der Umwelt und für die europäische Sicherheit eingesetzt werden sollen. Ziel ist, die unterschiedlichen Aktivitäten in den Bereichen Erdbeobachtung und Fernerkundung in Europa zu integrieren, sowie ein operationelles Service an Erdbeobachtungsprodukten zu entwickeln und aufzubauen. Die GMES bietet ein enormes wirtschaftliches Potenzial hinsichtlich der Schaffung von Arbeitsplätzen, von nachhaltigem und integrativem Wachstum und geschäftlichen Möglichkeiten in verschiedenen Industriesektoren und im Dienstleistungssektor. Für Europa ist es wesentlich, ein nachhaltiges und verlässliches eigenes Erdbeobachtungssystem zu entwickeln und damit einen Beitrag zur Verbesserung seiner Reaktion auf die stets zunehmenden Herausforderungen der globalen Sicherheit und des Klimawandels zu leisten. Die drei Vorsitze werden alles daran setzen, um in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament taugliche Lösungen zu finden, damit das Programm bis 2014 uneingeschränkt anlaufen kann.

Die Verordnung über das Europäische Erdbeobachtungsprogramm (GMES) und seine ersten operativen Tätigkeiten im Zeitraum 2011-2013 ist im November 2010 in Kraft getreten. Erwartet wird nun ein Verordnungsvorschlag für den Vollbetrieb und zur Finanzierung des Erdbeobachtungsprogramms der Europäischen Union im Zeitraum von 2014-2020.

Aufgrund von Vorprojekten, die durch die Europäische Weltraumorganisation ESA, das 7. EU Forschungsrahmenprogramm und das österreichische Weltraumprogramm finanziert wurden, besteht im österreichischen Industrie- und Forschungsbereich verstärktes Interesse an einer substantiellen Beteiligung in der Betriebsphase von GMES.

Die **Weltraumlageerfassung (SSA)** dient dem Schutz weltraumgestützter Systeme und Infrastrukturen vor Risiken, die die Raumfahrtinfrastruktur zunehmend bedrohen, wie beispielsweise durch menschliche Tätigkeiten verursachte Gefahren (Zusammenstöße mit anderen Raumfahrzeugen oder Weltraumabfall, wenn Raumfahrzeuge gestartet oder in ihre Umlaufbahn gebracht werden) oder aber ein unkontrollierter Wiedereintritt von inaktiven Satelliten oder von Weltraumabfall in die Erdumlaufbahn, was eine zunehmende Gefahr für die Sicherheit der europäischen Bürger darstellt, die bewertet und beseitigt werden muss (insbesondere durch eine bessere Vorhersage des Zeitpunkts und des Ortes, an dem das

Objekt auf die Erde stürzen wird). Die EU selbst hat ein großes Interesse daran, für eine SSA-Fähigkeit auf europäischer Ebene zu sorgen, um den Schutz der Raum- und Bodeninfrastruktur zu gewährleisten, die sie besitzt (wie Galileo oder EGNOS) oder auf die sie sich stützt. Die drei Vorsitze werden in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament dafür sorgen, dass der Vorschlag für eine Verordnung über die Einrichtung und den Betrieb von Diensten zur Beobachtung und Verfolgung von Objekten im Weltraum (SST) auf europäischer Ebene recht rasch angenommen wird.

Der Erde drohen zahlreiche natürliche Gefahren aus dem Weltraum: etwa kosmische Strahlung, Sonnenwinde, Asteroiden, Kometen und Meteoriten. Hinzu kommt ein weiteres – von Menschen geschaffenes – Problem: Weltraumschrott. Satellitensysteme bzw. Weltrauminfrastrukturen (wie etwa Systeme zur Erdbeobachtung, für Meteorologie, Navigation und Telekommunikation) sind für unsere moderne Gesellschaft beinahe unverzichtbar geworden. Für diese bedeutsamen Infrastrukturen sind daher Vorkehrungen zum Schutz vor Gefahren aus dem All vorzusehen.

Um geeignete Schutzmaßnahmen einleiten zu können, startete die Europäische Weltraumorganisation ESA 2009 das Programm Space Situational Awareness (SSA): Mittelfristig soll damit eine europäische boden- und in weiterer Folge weltraumgestützte Infrastruktur errichtet werden, um einerseits eine umfassende Überwachung und Katalogisierung von Objekten im Weltraum zu ermöglichen und andererseits die Auswirkungen von Weltraumwetter, insbesondere Sonnenaktivitäten, auf die Erde zu untersuchen.

Österreich konnte sich forschungspolitisch gesehen bisher erfolgreich positionieren, insbesondere in den Bereichen Space Weather und bei der Etablierung von Datenzentren. In den folgenden Jahren werden sich für die österreichische Industrie und Forschung weitere Möglichkeiten bieten, u.a. im Bereich Instrumentenentwicklung (Magnetometer). Mittel- bzw. langfristig sollen durch internationale Service Level Agreements mit österreichischen Institutionen im Rahmen von SSA-Dienstleistungen auch wirtschaftlich interessante Perspektiven entstehen.

Erwartet wird eine verstärkte Rolle der EU im Raumfahrtbereich. So soll eine europäische Governance Struktur und Datenpolitik zu SSA durch die EU festgelegt werden.

### **Wichtige Daten (Stand 18.1.2013):**

#### Rat Verkehr, Telekommunikation und Energie:

- 11. März 2013: Bereich Verkehr
- 6. Juni 2013: Bereich Telekommunikation
- 10. Juni 2013: Bereich Verkehr
- 23./24. September 2013: Informelles Ministertreffen Bereich Verkehr
- 10. Oktober 2013: Bereich Verkehr
- 5./6. Dezember 2013: Bereiche Verkehr und Telekommunikation

#### Rat Wettbewerbsfähigkeit:

- 18./19. Februar 2013
- 1. bis 3. Mai 2013 Informelles Ministertreffen
- 29./30. Mai 2013
- 22. bis 25. Juli 2013 Informelles Ministertreffen
- 26./27. September 2013
- 2./3. Dezember 2013