

JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2009

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

A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMM DER KOMMISSION

1) Verfahren:

Die Mitteilung der Europäischen Kommission (EK) „Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission 2009“ (KOM(2008) 712 endg.) wurde am 5.11.2008 veröffentlicht. Dem vorliegenden Arbeitsprogramm 2009 gingen Konsultationen zwischen der EK und dem Rat, dem EP und nationalen Parlamenten voraus, welche auf Grund der Mitteilung der EK „Jährliche Strategieplanung für 2009“ (KOM (2008) 72 endg. vom 13.2.2008) durchgeführt wurden.

2) Aufbau des Arbeitsprogramms der EK für 2008

Das Legislativ- und Arbeitsprogramm 2009 der EK folgt dem Format des letztjährigen Arbeitsprogramms: Im 1. Teil der Mitteilung werden auf 12 Seiten die Prioritäten für 2009 vor dem Hintergrund der gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Lage erläutert, die Wichtigkeit der Verbesserung der Rechtsetzung bzw. des Wandels der Regelungskultur erörtert sowie Kommunikationsprioritäten zur Vermittlung Europas dargelegt. Der 2. Teil des Arbeitsprogramms 2009 besteht aus 3 Anhängen (Anhang 1 -Verzeichnis der strategischen und vorrangigen Initiativen; Anhang 2 - Verzeichnis der Vereinfachungsinitiativen; Anhang 3 – Rücknahme anhängiger Rechtsetzungsvorschläge)

3) Prioritäten für 2009

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

Wachstum und Beschäftigung

Interesse der EK ist es, das Ausmaß des Abschwungs zu begrenzen und die Sicherung des wirtschaftlichen und sozialen Wohls der Europäer durch einen gemeinsamen Ansatz und koordinierte Maßnahmen zu gewährleisten.

- Neugestaltung des Regulierungsrahmens für das EU-Finanzsystem
- Weiterverfolgung der Kernziele der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung: Dies beinhaltet die Entlastung der KMUs, Schulungs- und Umschulungsmaßnahmen, Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie die Inanspruchnahme der kohäsionspolitischen Programme 2007-2013
- Vorlage von Initiativen in Übereinstimmung mit der Binnenmarktrevision zur Verbesserung der Effektivität des Binnenmarkts.

- Die Initiative „Neue Kompetenzen für neue Beschäftigungen“ zur Förderung der Integration junger Menschen in den Arbeitsmarkt wird im Zuge der Erneuerung der jugendpolitische Strategie von der EK vorgelegt werden.

2009 ist das „Europäische Jahr der Kreativität und Innovation“. Eine entsprechende Initiative die die Innovationsförderung für Wachstum und Beschäftigung besonders betont, zielt auf die Verbesserung der Kontakte zwischen Hochschulen und Unternehmen ab. Die EK betont, dass trotz der gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Lage die Weiterverfolgung der langfristigen Ziele der Lissabon-Strategie (Aufbau eines wettbewerbsfähigen, wissensbasierten und an nachhaltiger Entwicklung orientierten Wirtschaftsraums) nicht außer Acht gelassen werden dürfen. 2009 wird sich die EK u.a. auch damit befassen, wie die Lissabon-Strategie für die Zeit nach 2010 angepasst werden kann.

Klimawandel und nachhaltige Entwicklung Europas

Hinsichtlich des Klimawandels werden folgende Ziele/Strategien angeführt:

- Verringerung der Treibhausgasemissionen: Die gegenwärtigen Maßnahmen zur Stimulierung der Nachfrage hinsichtlich umweltfreundlicher Technologien und Energieeffizienz sollten noch vor den Wahlen zum Europäischen Parlament angenommen werden. Dies auch im Hinblick darauf, um bei der anstehenden UN-Klimakonferenz in Kopenhagen ein anspruchsvolles, umfassendes und weltweites Übereinkommen zu erzielen. Anfang 2009 wird die Kommission Vorschläge dazu machen, welchen Ansatz die EU bei den UN-Verhandlungen verfolgen soll.
- Verbesserung der Energiesicherheit: Erarbeitung einer umfassende Strategie zur Verbesserung der Energiesicherheit durch die EK mit dem Ziel der Steigerung der Energieeffizienz durch Netzverknüpfung sowie eine effiziente Vorratsbewirtschaftung, Verbesserung und Diversifizierung der Bezugsquellen außerhalb der Union.

Die Strategie der nachhaltigen Entwicklung sieht folgende Initiativen vor:

- Die Orientierung der EU-Verkehrspolitik an ökologischen Aspekten wird beibehalten. Die EK wird eine Mitteilung über die Entwicklung des Verkehrs mit einem Zeithorizont von 20 bis 40 Jahren sowie ein Grünbuch über die transeuropäischen Verkehrsnetze vorlegen.
- 2009 wird es eine EU-Strategie für den Ostseeraum für ökologische Nachhaltigkeit, Wohlstand, Zugänglichkeit und Sicherheit in dieser Region geben.
- Weiters sollen hinsichtlich der gemeinsamen Agrar- und der Fischereipolitik langfristig orientierte Reformen zum nachhaltigen Ressourceneinsatz durchgeführt werden um den Herausforderungen wie Klimawandel, erneuerbare Energieträger, Wasserbewirtschaftung und Biodiversität gerecht zu werden.

Weitere prioritäre Handlungsfelder

- Ein bürgernahes Europa
- Europa als Partner in der Welt

Bessere Rechtsetzung – Erfüllung von Zusagen und Wandel der Regelungskultur

Vereinfachung und Verbesserung der rechtlicher Rahmenbedingungen bzw. die Vermeidung unnötiger Verwaltungslasten wird auch 2009 ein Kernelement der Rechtsetzungstätigkeit der EK sein. Dazu sollen Strategie zur Vereinfachung der rechtlichen Rahmenbedingungen überprüft und aktualisiert werden. Weiters wird das Aktionsprogramm zur Verringerung der Verwaltungslasten (angestrebte Verringerung der Verwaltungslasten bis 2012 um 25 %) überprüft und einer Fortschrittsbeurteilung unterzogen werden. Auf dieser Grundlage sowie anhand der intensiven internen Arbeiten und des Inputs der Hochrangigen Gruppe für den Bürokratieabbau wird die Kommission Vorschläge zum Erreichen dieses Ziels unterbreiten.

Zu Beginn ihrer Amtszeit im Jahr 2004 hat diese Kommission ein Screening noch anhängiger Vorschläge unter dem Gesichtspunkt ihrer Relevanz für die politischen Ziele und ihrer Vereinbarkeit mit den Normen für bessere Rechtsetzung veranlasst und beschlossen, zahlreiche Vorschläge zurückzuziehen. Das vorliegende Legislativ- und Arbeitsprogramm enthält weitere anhängige Vorschläge, die die Kommission zurückziehen möchte.

4) Vorhaben der EK

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

Mitteilung über Informations- und Kommunikationstechnologien, FuE und Innovation

- Ziele:

Die Kommission will eine IKT-Forschungs- und Innovationsstrategie vorschlagen, die es Europa ermöglicht, führend in der IKT-Entwicklung zu werden, das Wachstum neuer Unternehmen zu fördern und IKT-Innovationen besser zur Bewältigung der größten sozioökonomischen Herausforderungen zu nutzen.

- Stand:

Die angesprochene Mitteilung befindet sich seitens der Kommission seit ca. Ende 2007 in Vorbereitung und hat bereits mehrere in- und externe Konsultationsrunden durchlaufen: Von September bis November 2008 erfolgte eine Online Konsultation auf breiter Basis (mehrere hundert europäische IKT-Schlüsselakteure), und zugleich eine Befassung in den Interservice-Gruppen der Kommission. Ein erster Entwurf wurde als Tischvorlage dem sog. IT-Direktorsforum der Mitgliedstaaten (Österreich ist in diesem Gremium durch das BMVIT vertreten) im November 2008 in Lyon vorgestellt. Die abschließende Interservice-Konsultation der EK war für Dezember 2008 vorgesehen, eine Veröffentlichung ist nunmehr für Februar 2009 in Aussicht genommen sowie eine breite Vorstellung im Rahmen eines (noch undatierten) Events in Prag im April 2009.

Die Mitteilung wird nach aktuellem Informationsstand auf folgende Themen abstellen:

Vergegenwärtigung der zentralen (sozio-)ökonomischen Rolle von IKT im europäischen und globalen Kontext und Rolle von IKT als zentraler Motor für Wettbewerb und Wohlstand; neue Herausforderungen für Europa angesichts neuer technischer Entwicklungen und sozioökonomischen Wandels, Globalisierung, Finanzkrise und Investitionsdefiziten. In der Mitteilung wird daher eine Erhöhung der Investments in Europa im IKT-Bereich um 20% für

den Zeitraum von 2010 bis 2013 sowie eine stärkere Fokussierung auf Schlüsselbereiche empfohlen.

- Österreichische Haltung:

Der Entwurf der Mitteilung, soweit im Detail bekannt, kann aus österreichischer Sicht im wesentlichen begrüßt werden. Die Befunde sowie die voraussichtlichen Maßnahmenvorschläge sind über weite Strecken kongruent mit der vom Rat für Forschung und Technologie im Dezember 2008 empfohlenen IKT-F&E Strategie.

Zweite Mitteilung über Informations- und Kommunikationstechnologien und Energieeffizienz – federführende Kompetenz des BMWFJ im Hinblick auf Energieeffizienz (das BMVIT ist lediglich von IKT betroffen)

- Ziele:

Diese Mitteilung folgt einer ersten Mitteilung KOM (2008) 241 vom 13. Mai 2008 und soll das IKT-Potenzial quantifizieren, das einen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz in der Wirtschaft leisten kann. Ferner sollen Maßnahmen erarbeitet werden, um sicherzustellen, dass dieses Potenzial auch ausgeschöpft wird.

- Stand:

Nach aktuellem Informationsstand des BMVIT wurde die Mitteilung im Hinblick auf die Forschungsaspekte noch nicht in den zuständigen Gremien behandelt. Die zentralen Fragen zur Reduktion des Energieverbrauches von IKT stellen nur in geringem Ausmaß F&E-relevante Aspekte der Mitteilung dar (z.B. powermanagement von IKT-Systemen, Leistungselektronik, energy harvesting). Virtualisierung, Konsolidierung von Serverfarmen und energiebewusste Beschaffung fallen im wesentlichen in die regulations- oder ordnungspolitische Kompetenz des BMWFJ.

- Österreichische Haltung:

Soweit das BMVIT sachlich betroffen ist, kann die Mitteilung im wesentlichen mitgetragen werden. Entsprechend der Empfehlung des Rates für Forschung und Technologieentwicklung betr. IKT-F&E-Strategie werden weitere Schritte zu nationalen Maßnahmen zur gegebenen Zeit erfolgen. Der Klima- und Energiefonds hat bereits ein Maßnahmenpakete in Bezug auf Green-IT vorgestellt.

Mitteilung über die Zukunft des Verkehrs

- Ziele

Die Initiative steht im Zusammenhang mit dem Weißbuch „Verkehr“ aus dem Jahre 2001 und seiner 2006 erfolgten Halbzeitüberprüfung. Zweck der Initiative ist die Anregung einer breit angelegten Debatte über Verkehrsszenarios mit einem Zeithorizont von 20 – 40 Jahren, die Entwicklung von Instrumenten und die Bereitstellung technischer Unterstützung für eine nachhaltige Verkehrsgesamtstrategie, die zur Identifizierung von Problemen und Chancen mit Handlungsbedarf bis 2050 führen soll.

- Stand:

Es sei angemerkt, dass bis jetzt keinerlei Dokumente verfügbar sind. Informellen Recherchen zu Folge wird ein erster „Blueprint“ nicht vor Juni erwartet. Nachdem das

ursprüngliche Weißbuch „Verkehr“ aus dem Jahr 2001 mit der erfolgten Halbzeitbilanz hinsichtlich des Tätigwerdens im Bereich der europäischen Verkehrspolitik abgeändert wurde (z.B. Verkehrsverlagerung: weg von Modal –shift zur schwächeren Variante der Komodalitäten) und zahlreiche im Weißbuch vorgesehene Maßnahme nach wie vor nicht bzw. nur unzureichend umgesetzt wurden wird mit Spannung die Mitteilung über die Zukunft des Verkehrs erwartet.

- Österreichische Haltung:

In den vergangenen Jahren hat sich Österreich immer wieder für die Umsetzung der im Weißbuch enthaltenen Grundsätze (vor allem Verkehrsverlagerung und ausgewogene Verteilung des Verkehrsaufkommens, Entkopplung zwischen Verkehrs- und Wirtschaftswachstum, Herstellung der Kostenwahrheit, Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur) stark gemacht. Zahlreiche im Weißbuch „Verkehr“ vorgesehene Legislativeakte wurden allerdings bis dato gar nicht oder sehr verspätet beschlossen. Es scheint, dass in den vergangenen Jahren und nun aktuell auch vor dem Hintergrund wirtschaftlich schwieriger Zeiten, zukunftsgerichtete, kurzfristig kostenintensive Maßnahmen nur schwer durchführbar sind bzw. keinen Konsens finden konnten. Vor diesem Hintergrund begrüßt Österreich die geplante Initiative, die es ermöglichen sollte, den positiven gesamtwirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Nutzen von Nachhaltigkeitsprojekten aufzuzeigen.

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

Verordnung über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen

- Ziele:

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

- Stand:

Derzeit liegt kein offizieller Richtlinienvorschlag vor.

- Österreichische Haltung:

Österreich steht dem Vorschlag grundsätzlich positiv gegenüber. Als Vorbild für die neue Rahmen-Verordnung über die Betriebserlaubnis für land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge wird die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge herangezogen. Wie in der genannten Rahmenrichtlinie soll in der neuen Verordnung für die land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeuge auch die Einzelgenehmigung geregelt werden. Das wird zu Änderungen in der Abwicklung der Einzelgenehmigung bei den Landeshauptleuten führen. Diese Vereinheitlichung der Genehmigungsvorschriften sollte aber zu einer einfacheren Vollziehung führen.

Verordnung über die Typgenehmigung von zwei oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

- Ziele:

Durch die Ersetzung der bestehenden Rechtsvorschriften (einschließlich der vorliegenden Rahmenrichtlinie und der Einzelrichtlinien) durch eine Haupt-Verordnung führt der Vorschlag zu einer Vereinfachung der EG-Rechtsvorschriften für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge. Der Vorschlag wird zur Aufhebung von 14 Richtlinien führen und für moderne Emissionsvorschriften, ABS und automatische Notbremssysteme für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge sorgen.

- Stand:

Derzeit gibt es lediglich ein Konsultationspapier der Kommission über die beabsichtigten Ziele und noch keinen Vorschlag.

- Österreichische Haltung:

Die beabsichtigte Vereinfachung sowie die Verbesserung bei den Emissionen und bei der Sicherheit sind zu begrüßen. Außerdem wird die im Konsultationspapier angekündigte Einbeziehung auch der als ATV's bzw. Quad's bezeichneten Fahrzeuge unter die Richtlinie aus österreichischer Sicht begrüßt.

Neufassung der Entscheidungen in Bezug auf die Kontrolle der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Die Richtlinie über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung fällt in die federführende Zuständigkeit des BMF. Die Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei ausländischen Fahrzeugen bzw. der Entfall eines Nachweises über das Vorliegen einer entsprechenden Haftpflichtversicherung betrifft auch das BMVIT direkt.

- Ziele:

In den letzten Jahren hat die Kommission eine Reihe von Entscheidungen (2003/564/EG, 2004/332/EG, 2005/849/EG und 2007/482/EC) über die Abschaffung der Versicherungskontrollen in Bezug auf die der EU beitretenden Länder angenommen. Die Neufassung zielt ab auf eine Vereinfachung und Klärung der Bestimmungen dieser Entscheidungen, die nach Artikel 2 der Richtlinie 72/166/EWG über die Kfz-Versicherung angenommen wurden.

- Stand:

Es sollen die bisherigen Entscheidungen, die auf verschiedene Dokumente verteilt sind, offenbar in einem Dokument zusammengefasst werden, allerdings ist noch kein neuer Entwurf bekannt.

- Österreichische Haltung:

Österreich steht der geplanten Neufassung grundsätzlich positiv gegenüber. Eine übersichtlichere Darstellung der Staaten, die ausgenommen sind, wäre zu begrüßen.

Verordnung 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

- Ziele:

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

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

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

- Stand:

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

Zu diesem Vorschlag gibt es im wesentlichen zwei unterschiedliche Standpunkte: Eine Gruppe von Staaten (neben den kleinen Inselstaaten vor allem die nordischen Staaten) unterstützen den Vorschlag grundsätzlich, wollen aber weitergehende Ausnahmen und Erleichterungen für ihre Staaten. Eine andere Gruppe von Staaten (vor allem Deutschland und Österreich, die als Transitstaaten auch stark auf die Daten der anderen Staaten angewiesen sind, um aussagekräftige nationale Statistiken erstellen zu können) sprachen sich deutlich gegen eine mögliche Aufweichung des Systems der Straßengüterverkehrsstatistik aus.

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

- Österreichische Haltung:

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

Die gänzliche Befreiung von Staaten von der Verpflichtung, Daten zum Straßengüterverkehr zu liefern, stellt auch eine Bevorzugung deren Fuhrgewerbe dar. Dies kann Tendenzen verstärken, kleine Staaten interessant für das Ausflaggen von Fahrzeugen zu machen. Aus fachlicher Sicht sollte Österreich daher kritisch gegenüber der Einführung von Schwellenwerten sein, die Staaten von der Erhebung des Internationalen Verkehrs ausnehmen.

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

- Ziele:

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

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

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

- Stand:

Derzeit läuft zu diesem Themenkomplex eine von der Kommission in Auftrag gegebene Studie (Price/Coopers/Waterhouse). Legislativvorschläge der Kommission sind frühestens im Herbst 2009 zu erwarten.

- Österreichische Haltung:

Initiativen, die die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs in Europa zum Ziel haben steht Österreich grundsätzlich positiv gegenüber. Darüber hinaus wird jede formale und qualitative Verbesserung von Legislativakten (Stichwort „better regulation“) begrüßt, vor allem auch, weil die bestehenden Legislativakte schon mehrere Änderungen erfahren haben. Eine detailliertere inhaltliche Positionierung ist gegenwärtig mangels Legislativentwurf noch nicht möglich.

Schiffsausrüstungsrichtlinie

- Ziele:

Die Richtlinie 96/98/EG bildet den rechtlichen Rahmen für eine einheitliche und verbindliche Anwendung der internationalen Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Die Richtlinie wurde seit ihrer Verabschiedung bereits mehrfach geändert. Darüber hinaus wird der neue Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten direkte Auswirkungen auf eine Reihe grundlegender Elemente (notifizierte Stellen, Marktüberwachung und Schutzklausel) haben. Schließlich bedarf das derzeitige System zur regelmäßigen technischen Aktualisierung einer gründlichen Überarbeitung, um mit der Erarbeitung von Rechtsvorschriften seitens der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation Schritt halten zu können.

Ziel des EK- Vorschlags ist die Modernisierung und die Reform des bestehenden Systems, das durch die Richtlinie 96/98/EG geschaffen wurde. Dabei geht es vor allem darum, nach den bisher erfolgten Änderungen der Richtlinie eine konsolidierte Fassung zu erstellen, durch Behebung der bestehenden Mängel für ein besseres Funktionieren des durch die Richtlinie geschaffenen Systems zu sorgen und die Richtlinie an die Reform des neuen Konzepts anzupassen.

Beabsichtigt ist, die geltende Richtlinie aufzuheben und durch Neufassung zu ersetzen. Gegenwärtig muss die Richtlinie regelmäßig geändert werden, um sie an die von der IMO (International Maritime Organization) sowie von den internationalen und europäischen

Normungseinrichtungen festgelegten Sicherheitsanforderungen und technischen Standards anzupassen. Unvermeidlich entstehen dadurch Abweichungen zwischen dem europäischen und dem internationalen Regelungsrahmen, die manchmal über mehrere Jahre Bestand haben und deren Beseitigung die Arbeit in den betroffenen Sektoren beträchtlich erleichtern und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schiffsausrüstungsindustrie erhöhen würde. Außerdem ist zu erwarten, dass sich durch die Anpassung der Richtlinie an den neuen Regelungsrahmen für den freien Warenverkehr (Überarbeitung des neuen Konzepts) die Lesbarkeit dieses Instruments verbessert und die Verwaltungslast der Industrie verringert.

- Stand:

Mit der Vorlage des Vorschlags ist Mitte 2009 zu rechnen.

- Österreichische Haltung:

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

Neufassung des EU Rechtsrahmens für den Transport von radioaktivem Material

- Ziele:

Gegenwärtig gibt es in der EU über 30 Richtlinien, Verordnungen und Empfehlungen für den Transport von radioaktivem Material. Darüber hinaus existieren rechtlich nicht bindende internationale Vorschriften. Eine uneinheitliche Umsetzung dieser Vorschriften führt zu praktischen Problemen auf der Ebene der Mitgliedstaaten, wozu auch erhöhte Kosten und Verzögerungen gehören. Eine Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren würde die Komplexität verringern und die Sicherheit erhöhen.

- Stand:

Die EU-Vorschriften stammen aus verschiedenen Rechtsbereichen (Strahlenschutz, Abfallrecht, ...), die jedoch auch einen Einfluss auf den Transport haben. Die wesentlichen Rechtsvorschriften für den eigentlichen Transport (ADR, RID, ADN, ICAO-TI und IMDG-Code, je nach Verkehrsträger) sind jedoch international harmonisiert und basieren auf den UN-Vorschriften, die wiederum die Vorschriften der IAEA (International Atomic Energy Agency) enthalten. ADR, RID und ADN sind gemäß Richtlinie 2008/68/EG in alle Mitgliedsstaaten auch für den nationalen Verkehr anzuwenden.

- Österreichische Haltung:

Eine Zusammenfassung und Konsolidierung der EU Vorschriften wird begrüßt. Insbesondere können dabei auch Interpretationsprobleme gelöst werden. Auch die Intensivierung der Zusammenarbeit wird unterstützt. Die Souveränität der Mitgliedsstaaten bei der Genehmigung von multilateral zu genehmigenden Versandstücken und genehmigungspflichtigen Transporten muß jedoch erhalten bleiben.

→ Rücknahme anhängiger Rechtsetzungsvorschläge (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über intermodale Ladeeinheiten

KOM(2003) 155/2 und 2003/0056/COD

- Ziele:

Die Kommission hält Rechtsvorschriften in diesem Bereich für nicht länger erforderlich. Das CEN hat bereits

Vornormen entwickelt und wird die Arbeiten abschließen, wenn es ein Kommissionsmandat erhält. Bevor dem CEN ein solches Mandat erteilt werden kann, muss geprüft werden, ob 45-Fuß-ISO-Container, die derzeit auf den nationalen Verkehr beschränkt sind, für den grenzüberschreitenden Verkehr genehmigt werden sollten. Gegenwärtig wird dies von der Kommission auf der Grundlage einer Studie geprüft. Darüber hinaus werden derzeit die optimale Größe und Stärke der intermodalen Ladeeinheiten sowie Kommunikations- und Sicherheitsmerkmale geprüft. Der Vorschlag wurde seit 2004 von keiner Präsidentschaft mehr aufgegriffen und ist damit hinfällig geworden.

- Österreichische Haltung:

Die Rücknahme des RL-Vorschlags über intermodale Ladeeinheiten ist aus österreichischer Sicht zu begrüßen, da die derzeit vorhandene Vielfalt an verfügbaren Ladeeinheiten an die verschiedene Beschaffenheit der zu verladenden Güter angepasst ist und daher der Mehrwert einer "vereinheitlichten" Ladeeinheit nicht ersichtlich ist.

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr

KOM(2004) 144 und 2004/0050/COD

- Ziele:

Dieser Vorschlag als weiterer Bestandteil des dritten Eisenbahnpaketes wurde sowohl vom Rat als auch vom Europäischen Parlament abgelehnt. Es sollten im Wesentlichen die vertraglichen (privatrechtlichen) Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Frachtkunden im Bezug auf die Transportqualität (hoheitlich) geregelt werden. Die Ziele können jedoch auch durch Einzelinitiativen bzw. durch Qualitätsrichtlinien der Eisenbahnunternehmen selbst erreicht werden.

- Österreichische Haltung:

Die endgültige Aufhebung dieses Legislativentwurfes wird auch von Österreich unterstützt.

B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Juli 2008 – Dezember 2009)

I. Einführung:

Am 30. Juni 2008 haben die französische (2. Hj. 2008), tschechische (1. Hj. 2009) und die schwedische (2. Hj. 2009) Ratspräsidentschaft ein gemeinsames Arbeitsprogramm des Rates vorgelegt, in dem die Aktivitäten dieser drei Vorsitze für den Zeitraum vom Juli 2008 bis Dezember 2009 dargestellt werden.

Im 1. Teil wird auf 5 Seiten der strategische Rahmen beschrieben, auf dessen Grundlage das operationelle Programm erarbeitet wurde. Im 2. Teil werden auf rund 80 Seiten die Themen des operationellen Programms erläutert, die während des Achtzehnmonatszeitraums anstehen.

Teil Verkehr:

Die drei Vorsitze haben die Absicht, sich im Bereich Verkehr auf drei übergeordnete Konzepte zu konzentrieren: Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors, sichere Verkehrsträger und Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme. Die drei Vorsitze werden auch dem Galileo-Programm besondere Aufmerksamkeit schenken.

Nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Verkehrssektor:

Die drei Vorsitze verpflichten sich dem Ziel, dass die Verkehrspolitik uneingeschränkt der Bekämpfung des Klimawandels und dem Umweltschutz dienen sollte, wobei gleichzeitig der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors Rechnung zu tragen ist.

Eine gut funktionierende Verkehrslogistik ist wesentlich für die Schaffung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Verkehrssystems in der EU; hierzu gehören innovative Systeme und kosteneffiziente Prozesse, die zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beitragen und zugleich die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU-Verkehrswirtschaft stärken. Besonderes Augenmerk in der Agenda wird dem Einsatz von Marktinstrumenten und Organisationsmodellen, insbesondere durch Entwicklung der Ko-Modalität und Ausbau der Logistikketten sowie Internalisierung von externen Kosten und Infrastrukturentgelten, gelten. In diesem Zusammenhang wird der Bericht der Kommission über ein Modell zur Bewertung aller externen Kosten, das der Berechnung von Infrastrukturentgelten für alle Verkehrsträger zugrunde gelegt werden soll, eine wichtige Arbeitsgrundlage in diesem Bereich bilden. Vorrangiges Ziel der Vorsitze wird es sein, eine Einigung über die Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie und die Umsetzung des Aktionsplans zur Logistik und des Aktionsplans zum Stadtverkehr herbeizuführen.

Auch das Programm der EU für den Güterverkehr ist von herausragender Bedeutung für die Förderung eines nachhaltigen, effizienten und wettbewerbsfähigen Verkehrswesens in Europa. Die Vorsitze werden die Arbeit an den Vorschlägen für Maßnahmen im Bereich der Frachtlogistik, der Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr, der Hafenpolitik und des Seegüterverkehrs vorantreiben.

Landverkehr:

Das Legislativpaket Straßenverkehr, die Verordnung über die Eisenbahnagentur und die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit werden innerhalb des Programmzeitraums fertig gestellt sein. Ziel ist es, eine Einigung über die Überarbeitung der Richtlinie 2002/15 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, herbeizuführen. Des Weiteren wird auf den Abschluss der

Überarbeitung des ersten Eisenbahnpakets hingearbeitet. Die drei Vorsitze werden sich ferner etwaigen Vorschlägen zur Umsetzung des NAIADES-Programms widmen.

Luftverkehr:

Ziel der Vorsitze ist es, eine endgültige Einigung über einen überarbeiteten Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen zu erreichen. Die Vorsitze werden die Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum als zentrales Anliegen im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes und unter besonderer Berücksichtigung ihrer positiven ökologischen Auswirkungen prüfen. Die drei Vorsitze werden ferner den Verhandlungen mit Drittländern über Luftverkehrsabkommen, insbesondere über die zweite Stufe des Luftverkehrsabkommens EU-USA, dem Luftverkehrsabkommen EU-Kanada und dem Abkommen mit Nachbarstaaten neue Dynamik verleihen. Die drei Vorsitze werden alle Anstrengungen unternehmen, um die Verhandlungen über die zweite Stufe des Luftverkehrsabkommens EU-USA zum Abschluss zu bringen.

Transeuropäische Verkehrsnetze:

Die drei Vorsitze sind sich der Bedeutung dieses Programms bewusst und werden daher dem Bericht der Kommission über die Umsetzung der Leitlinien zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen besonderes Augenmerk widmen und erforderlichenfalls Schlussfolgerungen des Rates hierzu vorlegen.

Seeverkehr:

Der Vorsitz wird die Arbeit an den Rechtsetzungsvorschlägen der Kommission zur Überarbeitung der Verordnung zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zu einem "Gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen" voranbringen.

Sicherheit der Verkehrsträger:

Die Verkehrssicherheit ist der Europäischen Union ein wichtiges Anliegen. Die drei Vorsitze werden substantielle Fortschritte im Bereich des See- und Straßenverkehrs anstreben. Ziel der Vorsitze im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs ist es, in enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament eine endgültige Einigung über die im dritten Regelungspaket für die Sicherheit im Seeverkehr enthaltenen Vorschläge zu erzielen. In Bereich des Landverkehrs werden die drei Vorsitze auf eine Einigung über die Richtlinie betreffend die grenzüberschreitende Vollstreckung von Sanktionen hinarbeiten. Darüber hinaus würden die Vorsitze einem neuen Programm zur Straßenverkehrssicherheit ihre Unterstützung geben, das von der Kommission während des Programmzeitraums in Angriff genommen werden könnte.

Intelligente Beförderungssysteme:

Die Anwendung neuer Technologien im Verkehrssektor ist eine große Herausforderung; sie sollten im Interesse des Umweltschutzes, der Wettbewerbsfähigkeit, der Sicherheit und der Leistungsstärke zum Einsatz kommen. Neue Technologien können ferner einen Beitrag zu effizienteren Logistiklösungen im Verkehrswesen leisten. Die Vorsitze werden die gegenwärtigen Initiativen der Gemeinschaft zur Förderung von Maßnahmen im Bereich der einzelnen Verkehrsträger voranbringen. Die Vorsitze wollen einen wichtigen Beitrag zur Anwendung intelligenter Beförderungssysteme im Straßenverkehr und zur Durchführung des von der Kommission im Jahr 2008 vorzulegenden Aktionsplans leisten. Die drei Vorsitze werden dem Rat Schlussfolgerungen über Folgemaßnahmen zu dieser Initiative zur Annahme vorlegen.

Im Luftverkehrsbereich wird bis Ende 2008 die Bestätigung der von der Industrie gegebenen Zusagen bezüglich angemessener Beiträge zur Entwicklungsphase des SESAR-Projekts erwartet. Ausgehend von den bereits gefassten Beschlüssen in Bezug auf die Errichtungsphase werden die drei Vorsitze die Arbeiten am Projekt Galileo fortführen und die Regelungen bezüglich der Betriebsphase vorbereiten. Die Fragen betreffend die Aufsichtsbehörde (GSA), die Programmlenkung, den Handelsvertrag, die Anwendungen und die technischen Regelungen werden abschließend geklärt.

Europäische Weltraumpolitik:

Im Anschluss an die EntschlieÙung des Rates vom Mai 2007, mit der die Vorgaben des Vierten Weltraumrates angenommen wurden, wird die europäische Weltraumpolitik in Fortsetzung der engen Partnerschaft zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Weltraumorganisation wie folgt weiterentwickelt werden: die Arbeiten an der Durchführung und Vorbereitung der operativen Phase des Ortungssystems Galileo und des europäischen Erdbeobachtungsdiensts GMES werden fortgesetzt; neue Initiativen wie der Beitrag der Weltraumanwendungen zur Bekämpfung des Klimawandels, zur Entwicklung des Europas der Information und des Wissens sowie zur Autonomie, Sicherheit und zum wirtschaftlichen Nutzen Europas werden eingeleitet, und die Frage der Entwicklung eines Rahmens für die internationale Zusammenarbeit, insbesondere im Bereich der Weltraumerforschung, wird behandelt.

In den Bereichen Galileo und GMES werden derzeit folgende Aufgaben prioritär verfolgt:

Bei Galileo sollen die rechtlichen Auswirkungen der Tatsache, dass die Europäische Gemeinschaft Eigentümerin der Infrastruktur wird, insbesondere unter Berücksichtigung der Haftungsfragen geprüft werden.

Bei GMES soll die Kommission einen Rechtsrahmen für die Datenpolitik entwickeln, basierend auf dem Prinzip des vollen und offenen Zugangs zu den Informationsdiensten. Einschränkungen werden im Bereich der Sicherheit anerkannt. Weiters soll ein Aktionsplan mit Detailaufforderungen entwickelt werden, GMES zu einem EU-Programm zu machen, um die Kontinuität der Informationsdienste zu gewährleisten.

Innerhalb der Europäischen Raumfahrtspolitik werden folgende neuen Prioritäten erwartet:

- A. Raumfahrt und Klimawandel: In Abschwächung eines französischen Vorschlags zu einem neuen Zentrum soll die Kommission eine Studie vorlegen, in der Bewertungskriterien für den Zugang zu standardisierten Daten und verbesserter Computerleistung durch engere Zusammenarbeit der europ. Forschungszentren erstellt werden.
- B. Beitrag der Raumfahrt zur Lissabon Strategie: In Würdigung des Beitrags von Raumfahrtaktivitäten zu Wachstum und Beschäftigung (durch Aufnahme in die "Lead Market Initiative") soll ein geeigneter regulatorischer Rahmen inkl. Standardisierung die Entwicklung von neuen wirtschaftlichen Möglichkeiten fördern.
- C. Raumfahrt und Sicherheit: Raumfahrt trägt zu GASP/ESDP und den "Petersberg-Aufgaben" bei. Zur Beobachtung und Überwachung der Raumfahrtinfrastruktur sowie Weltraummüll soll Europa eine eigene Kapazität errichten, technische Arbeiten sollen im Rahmen der ESA erfolgen. Eine entsprechende Governance-Struktur soll auf Initiative der EU erstellt werden, wofür ein strukturierter Dialog mit dem Generalsekretariat des Rates der EDA, der ESA und den Mitgliedstaaten zu folgenden Themen geführt werden muss (wurde bereits im Mai 2007 gefordert):
 - Koordination zwischen zivilen und militärischen Raumfahrtprogrammen;
 - Entwicklung von Kapazitäten zur Beobachtung und Überwachung des Weltraums;
 - Reduktion der Abhängigkeit Europas von kritischen Raumfahrttechnologien und -komponenten.

D. Raumfahrt und Erforschung des Weltraums: Bei robotischer und bemannter Erforschung des Weltraums bis hin zur bemannten Erforschung des Mars handelt es sich um ein politisches und globales Unterfangen, in dem Europa eine Rolle spielen soll. Begrüßt wird der Vorschlag der Kommission, eine hochrangige politische Konferenz vorzubereiten, bei der anhand von der ESA koordinierten Vorbereitungsstudien zum vorhandenen technischen Potenzial in Europa und Szenarien zu Kosten und Planungen eine europäische Vision zur Erforschung des Weltraums erarbeitet werden soll.

Zielsetzungen für 2009: Der 6. Weltraumrat wird im Mai 2009 stattfinden. Abhängig von der rechtzeitigen Vorlage der Unterlagen sind die Annahme von Leitlinien für den Start des GMES-Programms sowie eines allfälligen Fahrplans für die weitere Entwicklung des Europäischen Raumfahrtprogramms geplant.

Rechte des geistigen Eigentums

Die Vorsitze werden weiter an einer stärkeren Integration im Bereich der Rechte des geistigen Eigentums und einer effizienteren Durchsetzung der Rechte des geistigen Eigentums sowohl in der EU als auch weltweit arbeiten. Insbesondere betonen die Vorsitze, dass die EU Lösungen für ein System zur Beilegung von Streitigkeiten im Patentwesen und ein Gemeinschaftspatent finden muss.

Zu diesem Zweck werden die Vorsitze sich weiterhin um Fortschritte im Hinblick auf die Einführung eines kosteneffizienten, rechtlich sicheren und qualitativ hochstehenden Gemeinschaftspatents und eines integrierten und spezialisierten Systems zur Beilegung von Streitigkeiten im Patentwesen bemühen.

Vorschlag für eine Verordnung des Rates über das Gemeinschaftspatent:

Stand: Beim EU-Ministerrat am 3. März 2003 konnte eine gemeinsame politische Ausrichtung zum Gemeinschaftspatent angenommen werden. Dieser Ansatz wurde in weiterer Folge jedoch aufgrund der unzureichenden Regelungen zur Gerichtsbarkeit und dem Sprachenregime kritisiert. Der Abschluss der Verhandlungen ist daher bislang nicht gelungen. Die Kommission startete daraufhin eine neue Initiative und legte nach umfangreichen Konsultationen im April 2007 die Mitteilung "Vertiefung des Patentsystems in Europa" vor. Die Mitteilung zeigt Wege für das weitere Vorgehen auf, wobei als Themenschwerpunkte das Gemeinschaftspatent wieder aufgegriffen und verschiedene Ansätze zur Schaffung eines Patentgerichtssystems präsentiert wurden.

Entwurf eines Abkommens über das Patentgericht der EU:

Stand: In den bisherigen Verhandlungen hat sich ein Gerichtssystem für Nichtigkeits- und Verletzungsklagen sowie damit zusammenhängenden Verfahren (z.B. einstweilige Verfügungen) herauskristallisiert. Dieses soll sowohl für europäische Patente nach dem EPÜ (Europ. Patentübereinkommen) als auch für das noch zu schaffende Gemeinschaftspatent zuständig sein, um eine Verdoppelung der Strukturen zu vermeiden. Ziele sind eine sinnvoll zentrierte Rechtsdurchsetzungsmöglichkeit, qualitativ hochwertige Entscheidungen in vernünftiger Zeit, Wahrung von Kosteneffizienz und ein hoher Grad an Rechtssicherheit.

Ausblick: Beim WBF-Rat im Dezember 2008 wurde ein Sachstandsbericht vorgelegt, wobei der Rat die vorbereitenden Gremien aufforderte, die Arbeiten fortzuführen, um so rasch wie möglich eine Einigung über das Gemeinschaftspatent und die gemeinschaftliche Patentgerichtsbarkeit zu erzielen. Für den Rat im Mai 2009 hat die CZ-Präsidentschaft Fortschrittsberichte geplant, im Idealfall könnte eine gemeinsame politische Ausrichtung angenommen werden.

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

Telekommunikation und Informationsgesellschaft

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

Die drei Vorsitze werden sich bemühen, während dieser 18 Monate eine endgültige Einigung über die Revision des Regelungsrahmens der EU für elektronische Kommunikationsnetze und –dienste herbeizuführen. Auf der Tagesordnung der Vorsitze stehen ferner die Fragen des Anwendungsbereichs des Universaldienstes und der Evaluierung des Funktionierens der Verordnung über das internationale Roaming. Die Vorsitze werden sich weiter mit dem Rahmen für Maßnahmen im Zusammenhang mit Informations- und Kommunikationstechnologien "i2010 – Eine europäische Informationsgesellschaft für Wachstum und Beschäftigung" befassen. Sie werden außerdem die gründliche Erörterung des Inhalts und des Ziels des nächsten strategischen Rahmens für Maßnahmen im Zusammenhang mit Informations- und Kommunikationstechnologien vorbereiten, der auf den derzeitigen i2010-Aktionsplan folgen wird. Dabei werden die Vorsitze sich auf den enormen Nutzen konzentrieren, den die Informations- und Kommunikationstechnologien für verschiedene Wirtschaftssektoren haben, und auf die Entwicklung eines strategischen Denkens hinwirken, um einen größtmöglichen Nutzen für alle an IKT-Produkten und -Dienstleistungen Beteiligten in Europa sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sind die Förderung der nächsten Netzgeneration (NGN), die digitale Kluft, die digitale Integration und die e-Zugänglichkeit von Bedeutung.

II. Prioritäten der tschechischen Präsidentschaft:

Verkehr:

Optimal funktionierender interner Transportmarkt:

- Integration externer Kosten durch die Bemautung von Infrastruktur mit dem Ziel der Einigung in den Verhandlungen zur „EurovignettenRL“
- RL- Vorschlag zur Implementierung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS)
- VO-Vorschlag „Marco Polo II“ mit dem Ziel der Verbesserung der Umweltperformance des Güterverkehrs
- Abschluss der Verhandlungen zum Einheitlicher Europäischer Luftraum (SES)
- Annahme des Air Traffic Management-Masterplans
- Ausweitung der EASA – Verordnung hinsichtlich des Integration des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste
- Grünbuch über zukünftige Politik im Bereich der Transeuropäischen Netze

Beseitigung von Hindernissen im Bereich des Transportsektors:

- 2. Lesung des Straßenverkehrspakets
- RL-Vorschlag zur Änderung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben mit dem Ziel des Abbaus administrativer Schranken

Wettbewerbsfähigkeit des Europäischen Verkehrssystems:

- GALILEO-Programm: Vorantreiben der Implementierung insbesondere Schaffung der Strukturen für ein satellitengestütztes Navigationssystem
- VO-Vorschlag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengütertransports
- Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten, insbesondere den USA und Kanada

Straßenverkehrssicherheit:

- Diskussion mit dem Ziel der Annahme eines „Europäischen Straßenverkehrssicherheitsprogramms für 2011-2020“

Telekommunikation:Überprüfung des Telekommunikations-Rechtsrahmens:

- Erreichen einer Einigung zwischen Rat und EP und Abschluss des Telekommunikations- Pakets

Überprüfung der GSM-Richtlinie und der Roaming-Verordnung:

- Vorantreiben der Annahme der GSM-Richtlinie damit neue technische Entwicklungen effizient genutzt werden können wie etwa die Nutzung von neuen Frequenzbändern.
- Angestrebt wird die Annahme des Vorschlags der Änderung der RoamingVO noch im ersten Halbjahr 2009.

III. Wichtige Daten:***Bereich Verkehr:***

Verkehrsministerrat: 30./31. März, 11./12. Juni, 8./9. Oktober und 10./11. Dezember 2009
Informelles Verkehrsministertreffen: 29./30. April 2009

Bereich Innovation:

Telekom-Ministerrat: 31. März, 12. Juni, und 10./11. Dezember 2009.
Telekom-Ministerkonferenz: 16.-17. Februar 2009.

Rat Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie und Forschung): 5./6. März 2009, 28./29. Mai, 24./25. September und 3./4. Dezember 2009.
Informelles Treffen der Minister für Wettbewerbsfähigkeit: 3.-5. Mai und 14.-16. Oktober 2009.