



Büro der Europaregion Tirol - Südtirol – Trentino

Ufficio della Regione Europea del Tirolo - Alto Adige – Trentino

THEMENLISTE VERKEHR

Inhaltsverzeichnis

In Kraft tretende Rechtsvorschriften	4
Laufende Konsultationen	4
Laufende Verfahren.....	6
Das vierte Eisenbahnpaket.....	6
Vorschlag über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU	8
Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit.....	9
Vorschlag zur Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste auf der Schiene	9
Vorschlag zur Änderung der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.....	10
Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung über die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen	10
Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs	12
Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen und Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten.....	12
Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.....	12

System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates	13
Gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit	13
Zugang zum Markt für Hafendienste und finanzielle Transparenz der Häfen.....	14
Rechte für Fluggäste in der EU	15
Anerkennung beruflicher Qualifikationen in der Binnenschifffahrt.....	17
Bericht über die Anwendung der Richtlinie über Postdienste	17
Freisetzung des Potenzials von Fähren in Küstengebieten und auf Binnenwasserstraßen: Ein Beitrag zur multimodalen Personenbeförderung.....	17
Neue Chancen für kleine Verkehrsunternehmen, einschließlich kooperativer Geschäftsmodelle	17
Logistik in der EU und multimodaler Verkehr in den neuen TEN-V-Korridoren.....	17
Verbesserung der Verbindung und der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa	18
Zur Beobachtung	18
Verkehr 2050.....	18
Brenner-Basis Tunnel im Rahmen der TEN-V-Politik und Connecting Europe Fazilität (CEF).....	20
Luftfahrtstrategie.....	22
EU-Flugsicherheitsliste	23
Flugwegverfolgung von Flugzeugen.....	23
Eine Weltraumstrategie für Europa.....	23
REFIT-Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr.....	24
REFIT-Seeleute (RL 2008/106/EG und RL 2004/45/EG)	24
REFIT-Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie	24
Vertragsverletzungsverfahren	25
Sektorales Fahrverbot	25
Mahnschreiben der Kommission wegen zu hoher Luftschadstoffwerte	25
Klage gegen Österreich, Deutschland, Finnland und Polen wegen mangelnder Umsetzung der Führerscheinvorschriften.....	25
Zurückzuziehende Vorschläge	26

Geplante Aufhebungen	26
Völkerrechtliche Abkommen	28
Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Volksrepublik Bangladesch über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	28
Protokoll zur Änderung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und der Republik Moldau anlässlich des Beitritts Kroatiens zur EU	28
Protokoll zur Änderung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der EU und Jordanien anlässlich des Beitritts Kroatiens zur EU	28
Protokoll zur Änderung des Seeverkehrsabkommens zwischen der EG und China anlässlich des EU-Beitritts Kroatiens.....	28
Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union	28
Gemeinsamer Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Georgien andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union	29
Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine	29
Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, um dem Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union Rechnung zu tragen.....	29
Abkommen zwischen der EU und der Regierung der Republik Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	29
Europa/Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Israel	29
Abkommen EU-Macau über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten.....	29
Abschluss des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und der Republik Moldau.....	30
Abkommen EU/Türkei über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten.....	30
Luftverkehrsabkommen EU-Brasilien	30
Luftverkehrsabkommen und Zusatzabkommen betreffend dessen Anwendung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der EU und ihren Mitgliedstaaten, Island und Norwegen	30
Abkommen EU/Saudi-Arabien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten.....	30
Abkommen EU/Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	31
Abkommen EG/Republik Korea über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten.....	31
Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Abkommens EG/Kasachstan über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	31
Abkommen EG/Russland über die Modernisierung des bestehenden Systems zur Nutzung der Transsibirienstrecken	31

IN KRAFT TRETENDE RECHTSVORSCHRIFTEN

Datum des Inkrafttretens	Bezeichnung
2.3.2016	Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr
18.9.2016	Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates

LAUFENDE KONSULTATIONEN

Thema	Zeitraum
<u>Öffentliche Konsultation zur Bewertung der Verordnung Nr. 392/2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See</u>	29.07.2016 – 31.10.2016
<u>Öffentliche Konsultation zur Überprüfung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen (2000/59/EG)</u>	13.07.2016 – 16.10.2016
<u>Überarbeitung der geänderten Fassung der „Eurovignetten-Richtlinie“ 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge</u>	08.07.2016 – 02.10.2016
<u>Überarbeitung der Richtlinie 2004/52/EG und der Entscheidung</u>	08.07.2016 – 02.10.2016

<u>2009/750/EG über den europäischen elektronischen Mautdienst</u>	
<u>Öffentliche Konsultation zur Initiative der Europäischen Union zu kooperativen intelligenten Verkehrssystemen</u>	24.06.2016 – 16.09.2016
<u>Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sowie der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs</u>	15.06.2016 – 15.09.2016
<u>Ex-post-Evaluierung der Leistungs- und Gebührenregelungen für den einheitlichen europäischen Luftraum</u>	07.06.2016 – 04.09.2016
<u>Öffentliche Konsultation zur Bewertung der Verordnung (EU) 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr</u>	27.05.2016 – 29.08.2016

LAUFENDE VERFAHREN

Maßnahme	Europäische Kommission	Europäisches Parlament	Rat
<p>Das vierte Eisenbahnpaket</p> <p>Das europäische Schienenverkehrsnetz ist derzeit recht fragmentiert. Die einzelnen Mitgliedstaaten verwenden unterschiedliche Sicherheitsnormen und technische Systeme. Beispielsweise müssen grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste Sicherheitsgenehmigungen von mehreren verschiedenen nationalen Behörden einholen und mit mehreren verschiedenen Signalsystemen umgehen. Das macht den Marktzugang neuer Eisenbahnunternehmen und neuer technischer Ausrüstung kompliziert und teuer.</p> <p>Das vierte Eisenbahnpaket zielt darauf ab, noch bestehende Hindernisse auszuräumen, die der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums im Wege stehen. Die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften würden den Eisenbahnsektor der EU reformieren – durch Förderung von Wettbewerb und Innovation auf den inländischen Personenverkehrsmärkten. Zugleich würden strukturelle und technische Reformen durchgeführt. Am Ende sollen mehr Sicherheit, Interoperabilität und Zuverlässigkeit im europäischen Schienenverkehrsnetz stehen.</p> <p>Die Änderungen würden der EU außerdem helfen, ihre Ziele bei der Senkung von Emissionen zu erreichen, und – im Sinne des Weißbuchs der Kommission von 2011 zum Thema Verkehr – eine stärkere Nutzung des Schienenverkehrs fördern.</p> <p>Das Paket umfasst sechs Gesetzgebungsvorschläge der Kommission.</p> <p>Das vierte Eisenbahnpaket unterstützt die neue TEN-V-Politik der EU, die am 1. Januar 2014 eingeleitet wurde. Darin werden neun Kernverkehrsnetzkorridore in der EU ausgewiesen, mit denen angestrebt wird,</p>	<p>Mit den Vorschlägen im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets werden vier Hauptziele verfolgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Normen und Genehmigungen, die funktionieren: Mit den Änderungen sollen die Verwaltungskosten für Eisenbahnunternehmen gesenkt werden; neuen Marktteilnehmern soll der Zugang zum Markt erleichtert werden. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) soll zur einzigen Stelle werden, die Betreibern Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen erteilt. 2. Eine Struktur, die wirkt: Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Rolle der Infrastrukturbetreiber gestärkt und dabei sichergestellt werden, dass sie in operativer und finanzieller Hinsicht vollkommen unabhängig von den Zugbetreibern handeln können. Zudem sollen Infrastrukturbetreiber die Kontrolle über alle Kernbereiche des Schienennetzes erhalten, etwa die Infrastrukturplanung, die Fahrplangestaltung sowie den täglichen Betrieb und die Instandhaltung. 3. Öffnung der inländischen Personenverkehrsmärkte: Zum vierten Eisenbahnpaket gehört der Vorschlag, den inländischen Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer und Dienstleistungen zu öffnen. Unternehmen soll die Möglichkeit eröffnet werden, entweder durch konkurrierende Dienstleistungen oder bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenverkehr mitzubieten. Durch die vorgeschlagenen Änderungen würde die wettbewerbliche Vergabe für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnbereich in der EU obligatorisch. 4. Qualifizierte Arbeitskräfte: In den Vorschlägen wird anerkannt, wie wichtig es ist, qualifizierte und motivierte Arbeitskräfte für den Eisenbahnsektor zu gewinnen. Insbesondere sollen die Änderungen den Mitgliedstaaten erlauben, Arbeitnehmer bei der Übertragung öffentlicher Dienstleistungsaufträge auf neue 	<p>Das Europäische Parlament hat am 26. Februar 2014 seine Stellungnahme in erster Lesung zu allen sechs Rechtsakten im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets abgegeben.</p>	<p>Der Rat hat seinen Standpunkt in erster Lesung zu den drei Vorschlägen unter der technischen Säule bereits am 10.12.2015 festgelegt. Nun muss das Europäische Parlament diese in zweiter Lesung förmlich annehmen.</p> <p>Der Rat "Verkehr, Telekommunikation und Energie" verständigte sich auf seiner Tagung vom 8.10.2015 über eine allgemeine Ausrichtung zu den Vorschlägen hinsichtlich der Leitungsstrukturen und der Marktöffnung. Den nächsten Schritt bilden Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament.</p> <p>Überblick</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Engpässe zu überwinden • fehlende grenzüberschreitende Verbindungen zu schaffen und • Integration und Interoperabilität zwischen verschiedenen Verkehrsarten zu fördern. <p>Weitere Informationen zur TEN-V-Politik.</p>	<p>Auftragnehmer besser zu schützen.</p> <p>In den vorgeschlagenen Rechtsvorschriften werden diesbezügliche technische Aspekte ebenso behandelt wie Fragen der Lenkung und der Marktöffnung.</p>		
--	---	--	--

Technische Vorschläge

Bei der sog. technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets geht es um die Aktualisierung von drei wichtigen bestehenden Rechtsakten. Eine der wichtigsten Änderungen betrifft die Europäische Eisenbahnagentur (ERA). Derzeit spielt sie eine wichtige Rolle bei der Förderung der Interoperabilität und Harmonisierung technischer Normen für den gesamten Unionsmarkt.

Neben diesen neuen Zuständigkeiten der ERA sieht das vierte Eisenbahnpaket die Aktualisierung bestehender Rechtsvorschriften in den Bereichen Interoperabilität und Eisenbahnsicherheit vor. Damit sollen die noch bestehenden administrativen und technischen Hindernisse für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes beseitigt werden.

Vorschlag zur Europäischen Eisenbahnagentur

Die **ERA** ist derzeit dafür zuständig, technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) auf EU-Ebene auszuarbeiten und Sicherheitsmethoden und -ziele für die Eisenbahnsicherheit vorzuschlagen. Dem Änderungsvorschlag nach bekäme die ERA die alleinige Zuständigkeit für die Erteilung von Genehmigungen für Eisenbahnfahrzeuge, Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen sowie Genehmigungen für die streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung. Zudem würden ihr neue Aufgaben übertragen werden; so würde sie u.a. die nationalen Eisenbahnvorschriften und die Leistung der nationalen Behörden, die im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahn tätig sind, überwachen.

Ferner sollen die Leitungsstruktur und die interne Arbeitsweise der Agentur verbessert werden.

[COM\(2013\) 27 final](#)

[Bemerkungen](#) zum Standpunkt des Rates

Vorschlag über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU

Die geltende Richtlinie (2008/57) wurde eingeführt, um die Harmonisierung der technischen Normen für Eisenbahnnetze und Interoperabilität zu gewährleisten. Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll ein gemeinsames Konzept für die Interoperabilitätsvorschriften festgelegt werden, womit die Größenvorteile für Eisenbahnunternehmen erhöht würden. Ferner würden die Verwaltungsverfahren beschleunigt und damit die Verwaltungskosten gesenkt.

Insbesondere enthält der Vorschlag eine neue Bestimmung bei den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), um bestehende Teilsysteme abzudecken. Dies ermöglicht es Eisenbahnunternehmen ferner zu prüfen, ob Fahrzeuge und Strecken, auf denen sie eingesetzt werden sollen, kompatibel sind.

[COM\(2013\) 30 final](#)

[Bemerkungen](#) zum Standpunkt des Rates

Die technische Säule umfasst Aktualisierungen von drei bestehenden Rechtsakten:

- Vorschlag für eine überarbeitete Verordnung über die ERA – [2013/0014\(COD\)](#)

BE: [ŽILĀ Roberts](#)

28.04.2016 Debatte und Abstimmung im Plenum

[Entschließung](#) in zweiter Lesung

11.05.2016 [Akt](#) unterzeichnet

- Vorschlag für eine überarbeitete Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU – [2013/0015\(COD\)](#)

BE: [BILBAO BARANDICA Izaskun](#)

28.04.2016 Debatte und Abstimmung im Plenum

[Entschließung](#) in zweiter Lesung

11.05.2016 [Akt](#) unterzeichnet

Zu allen drei Richtlinienentwürfen hat der Rat am 10.12.2015 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt. Das Europäische Parlament billigte diese förmlich in zweiter Lesung.

[Pressemitteilung](#)

[Standpunkt des Rates in erster Lesung über die ERA](#)

[Standpunkt des Rates in erster Lesung über Interoperabilität im Eisenbahnverkehr](#)

[Standpunkt des Rates in erster Lesung über Eisenbahnsicherheit](#)

[VERORDNUNG \(EU\) 2016/796 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)

[RICHTLINIE \(EU\) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)

[RICHTLINIE \(EU\) 2016/798 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)

	<p>Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit</p> <p>Mit der geltenden Richtlinie (2004/49) wurde ein Rahmen für die Eisenbahnsicherheit festgelegt, die Einführung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung blieb jedoch aus. Im vierten Eisenbahnpaket wird vorgeschlagen, dass die EU eine einheitliche, von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) ausgestellte Sicherheitsbescheinigung einführt. Dies bedeutet, dass die Richtlinie von 2004 überarbeitet werden muss, um die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörden anzupassen und die Zuständigkeiten zwischen ihnen und der Agentur neu aufzuteilen. Ferner tragen die vorgeschlagenen Änderungen aktuellen Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt Rechnung und gewährleisten, dass vorgeschriebene Maßnahmen zur Überwachung der Sicherheit und zur Risikobegrenzung eingehalten werden.</p> <p>COM(2013) 31 final</p> <p>Bemerkungen zum Standpunkt des Rates</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit – 2013/0016(COD) <p>BE: CRAMER Michael</p> <p>Entwurf einer Empfehlung für die 2. Lesung</p> <p>28.4. Debatte und Abstimmung im Plenum</p> <p>Entschließung in zweiter Lesung</p> <p>11.05.2016 Akt unterzeichnet</p>	
<p>Vorschläge zu Leitung und Marktöffnung</p> <p>Ziel ist es, den inländischen Schienenpersonenverkehrsmarkt für den Wettbewerb zu öffnen und dadurch die Qualität und die Effizienz zu steigern.</p> <p>Einer der wichtigsten Änderungsvorschläge besteht darin, eine obligatorische wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Schienenverkehr einzuführen.</p> <p>Daneben sollen mit dem vierten Eisenbahnpaket auch die Leitungsstrukturen der Infrastrukturbetreiber gestärkt werden. Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen gehören häufig immer noch ein- und derselben integrierten Struktur an. Mit den vorgeschlagenen Änderungen würden die Infrastrukturbetreiber von den Eisenbahnunternehmen getrennt.</p>	<p>Vorschlag zur Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste auf der Schiene</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Änderung der Verordnung von 2007 (1370/2007) würden gemeinsame Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Schienenpersonenverkehr eingeführt. Zudem sind Begleitmaßnahmen vorgesehen, damit wettbewerbliche Vergabeverfahren erfolgreicher verlaufen. Der Vorschlag umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> ein Verfahren, nach dem die zuständigen nationalen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und den Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge festlegen Obergrenzen für die Direktvergabe von Aufträgen geringen Umfangs und die Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen die obligatorische wettbewerbliche Vergabe von Aufträgen im Schienenverkehr die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Betreibern, die öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene 	<p>Die Säule Lenkung und Marktöffnung umfasst Änderungen von zwei bestehenden Rechtsakten und die Aufhebung eines weiteren Rechtsakts:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorschlag zur Änderung der Verordnung über die Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste auf der Schiene – 2013/0028(COD) <p>BE: VAN DE CAMP Wim</p> <p>26.02.2014 Legislative Entschließung in 1. Lesung</p> <p>13.10.2014 Entscheidung des Ausschusses, interinstitutionelle Verhandlungen zu eröffnen</p>	<p>Auf der Tagung des Rates "Verkehr, Telekommunikation und Energie" vom 3. Dezember 2014 wurde eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag, die Verordnung über die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen aufzuheben, festgelegt.</p> <p>Der Rat "Verkehr, Telekommunikation und Energie" verständigte sich auf seiner Tagung vom 8. Oktober 2015 über eine allgemeine Ausrichtung zu den übrigen Vorschlägen hinsichtlich der Öffnung des inländischen Schienenpersonenverkehrsmarkts und der Stärkung der</p>

erbringen möchten, diskriminierungsfreien Zugang zu Eisenbahn-Rollmaterial zu gewähren.

[COM\(2013\) 28 final](#)

Vorschlag zur Änderung der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Die Richtlinie von 2012 (2012/34) bewirkte bereits Fortschritte im Hinblick auf die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Mit der vorgeschlagenen Änderung der ursprünglichen Richtlinie würde der Markt für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste geöffnet und der Wettbewerbsdruck erhöht, und zwar auf allen inländischen Märkten für den Schienenpersonenverkehr. Von Dezember 2019 an würden Strecken für neue Marktteilnehmer und Dienstleister geöffnet.

Nach dem Vorschlag können Infrastrukturbetreiber sich weiterhin im Besitz vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen befinden, auch von Unternehmen mit einer Holdingstruktur, sofern die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber durch strenge und effiziente Regelungen geschützt wird.

[COM\(2013\) 29 final](#)

Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung über die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

Diese Verordnung (1192/69) wurde vor der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarkts erlassen. Mit den Änderungen, die im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets vorgeschlagen werden, würde die Verordnung von 1969 jedoch nicht mehr den EU-Vorschriften für den Eisenbahnsektor entsprechen. Insbesondere wäre sie mit den Vorschriften etwa über die Trennung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, über den nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur und die Beschränkung staatlicher Finanzierung für Infrastrukturbetreiber nicht länger vereinbar. Daher jetzt der Vorschlag, die Verordnung von 1969 aufzuheben und Unstimmigkeiten mit anderen Rechtsvorschriften der EU im Eisenbahnsektor auszuräumen.

[COM\(2013\) 26 final](#)

- Vorschlag zur Änderung der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums – [2013/0029\(COD\)](#)

BE: [SASSOLI David-Maria](#)

26.02.2014 [Legislative EntschlieÙung](#) 1. Lesung

13.10.2014 Entscheidung des Ausschusses interinstitutionelle Verhandlungen zu eröffnen

12.11.2015 Verhandlungen zur 2. Lesung

- Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung über Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen – [2013/0013\(COD\)](#)

BE: [KYLÖNEN Merja](#)

26.02.2014 [Legislative EntschlieÙung](#) 1. Lesung

13.10.2014 Entscheidung des Ausschusses interinstitutionelle Verhandlungen zu eröffnen

Leistungsstrukturen der Schieneninfrastrukturbetreiber.

Der Rat ist gemeinsam mit dem Parlament im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens als Gesetzgeber tätig. Beide Institutionen müssen sich während der Trilog-Verhandlungen auf eine endgültige Fassung der Verordnung einigen, damit diese rechtskräftig werden kann.

13.03.2015 [Debatte](#) im Rat - Vorschlag zur Änderung der Verordnung über die Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste auf der Schiene

13.03.2015 [Debatte](#) im Rat – Vorschlag zur Änderung der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

03.12.2014 [Debatte](#) im Rat – Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung über Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

<p>Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs</p> <p>Derzeit gibt es mehr als 300 zivile und militärische Behörden in den Mitgliedstaaten, die Aufgaben der Küstenwache in den verschiedensten Bereichen wahrnehmen. Mehrere EU-Agenturen, insbesondere Frontex, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Europäische Fischereiaufsichtsagentur unterstützen die nationalen Behörden bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben.</p> <p>Die Notwendigkeit, die Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den verschiedenen mit der Küstenwache betrauten Stellen zu verbessern, wurde in der von der Kommission im Jahr 2015 angenommen europäischen Migrationsagenda anerkannt.</p>	<p>Vorschlag für eine VERORDNUNG zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs</p> <p>COM(2015)0667</p> <p>Die Kommission erstellte 2014 eine Machbarkeitsstudie zur Frage, ob die Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den nationalen Stellen und Einrichtungen, die Aufgaben der Küstenwache wahrnehmen, verbessert werden sollten.</p> <p>Ziele dieses Legislativvorschlags sind eine verbesserte Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den einschlägigen Agenturen der EU, damit mehr Synergien zwischen den einzelnen Tätigkeiten entstehen und damit die Agenturen den nationalen Behörden, die Aufgaben der Küstenwache wahrnehmen, effizientere und kostengünstigere Mehrzweckdienste anbieten können.</p> <p>Dieser Legislativvorschlag ist Teil eines Maßnahmenpakets, das die Kommission vorgeschlagen hat, um den Schutz der Außengrenzen der EU sowie die europäische Zusammenarbeit im Bereich der Küstenwache zu verstärken.</p>	<p>2015/0313(COD)</p> <p>BE: CRAMER Michael</p> <p>24.05.2016 Abstimmung im Ausschuss</p> <p>Ausschussbericht</p> <p>05.07.2016 Debatte im Plenum</p> <p>06.07.2016 Entschließung in erster Lesung</p>	<p>Beratungsergebnisse 08.04.2016</p> <p>Provisorisches Abkommen zwischen Parlament und Rat</p>
<p>Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen und Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten</p>	<p>COM(2016)0370</p> <p>Veröffentlicht: 06.06.2016</p>	<p>2016/0171(COD)</p> <p>BE: BILBAO BARANDICA Izaskun</p> <p>09.06.2016 Überweisung zum Ausschuss</p> <p>Entscheidung des Ausschusses wird erwartet</p>	
<p>Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe</p>	<p>COM(2016)0369</p> <p>Veröffentlicht: 06.06.2016</p>	<p>2016/0170(COD)</p> <p>09.06.2016 Überweisung zum Ausschuss</p> <p>Entscheidung des Ausschusses wird erwartet</p>	

<p>System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastsschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafensaatkontrolle sowie Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates</p>	<p>COM(2016)0371 Veröffentlicht: 06.06.2016</p>	<p>2016/0172(COD) BE: RIQUET Dominique 09.06.2016 Überweisung zum Ausschuss Entscheidung des Ausschusses wird erwartet</p>	
<p>Gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit</p> <p>Diese Initiative ist Teil der Luftverkehrsstrategie der Europäischen Kommission, die diese 2015 zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der EU verabschiedet hatte. Ihr Ziel ist es, den EU-Rechtsrahmen für die Flugsicherheit auf die Herausforderungen der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre vorzubereiten, damit auch weiterhin ein sicherer und umweltfreundlicher Luftverkehr für Fluggäste und die breite Öffentlichkeit gewährleistet ist.</p>	<p>Vorschlag für eine VERORDNUNG zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates</p> <p>COM/2015/0613 final</p> <p>Ziele: insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung von Flugsicherheit; • Beitrag zu einer wettbewerbsfähigen europäischen Luftfahrtbranche und luftfahrttechnischen Industrie; • Schaffung verbesserter Modalitäten für die Koordinierung und den Aufbau von Forschung und Ausbildung in der Luftfahrt. 	<p>2015/0277(COD) BE: MARINESCU Marian-Jean 18.01.2016 Überweisung zum Ausschuss Entscheidung des Ausschusses wird erwartet.</p>	<p>06.06.2016 Debatte im Rat</p> <p>In der zweiten Jahreshälfte 2016 wird sich der Rat im Bereich Verkehr schwerpunktmäßig mit der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums wie beispielsweise der Überarbeitung der Verordnung über die Europäische Agentur für Flugsicherheit befassen.</p>

<p>Zugang zum Markt für Hafendienste und finanzielle Transparenz der Häfen</p> <p>Europa verfügt über eines der dichtesten Hafennetze auf der ganzen Welt. Gleichzeitig zeichnet sich der Hafensektor durch eine hohe Heterogenität und eine große Vielfalt im Hinblick auf Strukturen und Organisationsformen aus. Die EU ist auf ihre Häfen nicht nur für ihren Handel mit der übrigen Welt, sondern auch für ihren Binnenmarkt in hohem Maße angewiesen. Die Hafenvirtschaft trägt direkt zu Beschäftigung, Investitionen aus dem Ausland und BIP-Wachstum bei.</p> <p>Herausforderung: Während die Notwendigkeit der Entwicklung von Hinterlandverbindungen bereits als zentrale Herausforderung deutlich erkannt wurde und inzwischen in die TEN-V-Politik einbezogen ist, bleiben andere kritische Herausforderungen für die Häfen bisher unberücksichtigt. Erstens lässt sich nicht bestreiten, dass derzeit nicht alle TEN-V-Häfen die gleichen hochwertigen Dienste anbieten. Zweitens ist der gegenwärtige Rahmen der Hafenvverwaltung nicht immer für Investoren attraktiv.</p>	<p>Vorrangig anhängiger Vorschlag.</p> <p>Vorschlag für eine VERORDNUNG zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen</p> <p>COM(2013)0296</p> <p>Zielsetzung:</p> <p>Das Ziel ist ein Beitrag zu einem effizienteren, besser vernetzten und nachhaltigeren Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) durch die Schaffung eines Rahmens zu leisten, in dem alle Häfen ihre Leistung verbessern und sich auf die veränderten Anforderungen in Verkehr und Logistik einstellen können. Die TEN-V-Häfen müssen dazu beitragen, den Kurzstreckenseeverkehr als Teil des intermodalen Streckennetzes auszubauen, um so die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu erhöhen und ebenfalls ihren Beitrag zur EU-Strategie „Europa 2020“ für ein ressourceneffizientes Wachstum zu leisten.</p> <p>Die Initiative gewährleistet einen ausgewogenen Ansatz, der sich zwischen Legislativmaßnahmen und „weichen“ Maßnahmen (z. B. sozialer Dialog) bewegt.</p>	<p>2013/0157(COD)</p> <p>BE: FLECKENSTEIN Knut</p> <p>Berichtsentwurf (26.1.2016)</p> <p>Der Ausschuss lehnt die vorgeschlagenen für alle Häfen gleichen EU-weite freien Marktzugangsregelungen für Anbieter von Hafendiensten ab. Häfen sollten selbst entscheiden können wie sie ihre Hafendienste organisieren wollen, um Sicherheit zu gewährleisten.</p> <p>08.03.2016: Abänderungsantrag des EP</p> <p>08.03.2016 Entscheidung des Ausschusses interinstitutionelle Verhandlungen zu eröffnen, wird im Plenum bestätigt</p> <p>Entschießung in 1. Lesung wird erwartet</p>	<p>Abschluss im Arbeitsprogramm der NL-Ratspräsidentschaft.</p> <p>Ratssitzung 06.06.2016</p> <p>Pressemitteilung 05.-06.06.2016</p> <p>Bericht 29.06.2016</p>
---	---	--	--

Rechte für Fluggäste in der EU

Derzeit sind die Vorschriften, die Fluggäste betreffen, in zwei verschiedenen Verordnungen festgelegt: In der einen geht es um die Entschädigung und Betreuung von Fluggästen, denen die Beförderung verweigert wird oder deren Flug annulliert oder verspätet ist, in der anderen um die Haftung der Luftfahrtunternehmen für den Transport von Passagieren und deren Gepäck.

Seit Erlass der geltenden Rechtsvorschriften sind einige Probleme zutage getreten. Vor allem sind einige Bestimmungen und Definitionen unklar. Dies hat zu mangelnder Kohärenz und uneinheitlicher Anwendung der Rechtsvorschriften geführt. Durch wenig hilfreiche Beschwerdeverfahren tun sich Fluggäste zudem oft schwer damit, ihre Rechte geltend zu machen.

Weitere Informationen: [Portal ihr Europa](#)

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr

[COM/2013/0130 final](#)

Die Europäische Kommission hat eine Reform der geltenden Vorschriften über Fluggastrechte und die Haftung von Luftfahrtunternehmen vorgeschlagen. Damit sollen Fluggäste, die am Flughafen festsitzen, neue und weitergehende Rechte auf Information, Betreuung und anderweitige Beförderung erhalten. Zugleich sollen bessere Beschwerdeverfahren und Durchsetzungsmaßnahmen eingeführt werden, so dass Fluggäste die ihnen zugestandenen Rechte auch tatsächlich wahrnehmen können. Ferner sollen rechtliche Grauzonen in den geltenden Rechtsvorschriften geklärt und einige neue Rechte eingeführt werden.

[2013/0072\(COD\)](#)

BE: [BACH Georges](#)

Das Europäische Parlament hat am 5. Februar 2014 seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag zur Änderung der EU-Rechtsvorschriften über Fluggastrechte festgelegt.

05.02.2014 [EntschlieÙung](#) in erster Lesung

[Übersicht](#)

Der Ratsvorsitz hat auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vom 15. Dezember 2013 einen Sachstandsbericht vorgelegt.

Auf der Tagung vom 5./6. Juni 2014 wurde ein zweiter [Sachstandsbericht](#) über die Arbeiten der Gruppe vorgelegt. Zu den wichtigsten noch offenen Fragen gehörten die Schwellenwerte für Ausgleichszahlungen bei Annullierungen und Verspätungen, Ausgleichszahlungen für Anschlussflüge und die Frage, ob eindeutige Bestimmungen zur "Ein-Gepäckstück-Regel" für Handgepäck aufgenommen werden sollten.

Auf der Tagung vom 11./12. Juni 2015 wurde ein weiterer [Sachstandsbericht](#) erörtert. Der aktuelle Kompromisstext des Vorsitzes zeigt, dass in vielen Bereichen Fortschritte erzielt wurden.

In einer Reihe von Bereichen sind allerdings noch weitere Arbeiten erforderlich; dazu gehören:

- die Schwellenwerte für Ausgleichszahlungen – d.h. die Frage, ob Verspätungen und Annullierungen gleichbehandelt werden sollten;
- Ausgleichszahlungen bei verpassten Anschlussflügen – d.h. die Frage, ob sie vorgesehen werden sollten oder nicht, da dies zu erhöhten Flugpreisen und längeren Umsteigezeiten führen könnte.

Die Gruppe "Luftverkehr" wird die Beratungen über den Vorschlag fortsetzen, um so bald wie möglich zu einer allgemeinen Ausrichtung für die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament zu gelangen.

<p>Anerkennung beruflicher Qualifikationen in der Binnenschifffahrt</p> <p>Der Vorschlag ist ein weiterer Meilenstein zur Umsetzung von NAIADES II (Maßnahmenpaket für mehr Qualität in der Binnenschifffahrt vom 10.9.2013).</p>	<p>18.2.2016: Richtlinienvorschlag COM (2016) 82 (englisch)</p> <p>Annex 1, 2, 3 (englisch)</p> <p>Der Richtlinienvorschlag zielt darauf ab, den Talentepool für die Binnenschifffahrtsindustrie zu vergrößern. Es geht dabei um die Anerkennung der beruflichen Qualifikationen, die im Bereich des Schifffahrtsbetriebs gebraucht werden. Aufgrund der besseren Mobilität können ArbeiterInnen sich freier dorthin bewegen, wo ihre Qualifikationen auch wirklich gebraucht werden. Der Vorschlag soll die Richtlinien 91/672/EC und 96/50/EC ersetzen.</p>	<p>2016/0050(COD)</p> <p>BE: MEISSNER Gesine</p> <p>11.04.2016 Überweisung zum Ausschuss</p> <p>Entscheidung des Ausschusses wird erwartet</p>	<p>06.06.2016 Debatte im Rat</p>
<p>Bericht über die Anwendung der Richtlinie über Postdienste</p>	<p>COM(2015) 568</p> <p>Veröffentlicht: 17.11.2015</p>	<p>2016/2010(INI)</p> <p>BE: FERBER Markus</p> <p>12.07.2016 Abstimmung im Ausschuss</p> <p>Berichtsentwurf</p> <p>14.09.2016 Debatte im Plenum</p> <p>15.09.2016 Abstimmung im Plenum</p>	
<p>Freisetzung des Potenzials von Fahren in Küstengebieten und auf Binnenwasserstraßen: Ein Beitrag zur multimodalen Personenbeförderung</p>		<p>2015/2350(INI)</p> <p>BE: TAYLOR Keith</p> <p>21.01.2016 Überweisung zum Ausschuss</p> <p>Berichtsentwurf</p> <p>Entscheidung des Ausschusses wird erwartet.</p> <p>21.11.2016: Debatte im Plenum</p>	
<p>Neue Chancen für kleine Verkehrsunternehmen, einschließlich kooperativer Geschäftsmodelle</p>		<p>2015/2349(INI)</p> <p>BE: RIQUET Dominique</p> <p>Berichtsentwurf</p> <p>Entscheidung des Ausschusses wird erwartet.</p> <p>21.11.2016 Debatte im Plenum</p>	
<p>Logistik in der EU und multimodaler Verkehr in den neuen TEN-V-Korridoren</p>		<p>2015/2348(INI)</p> <p>BE: AYALA SENDER Inés</p>	

		Entscheidung des Ausschusses wird erwartet. 16.01.2017 Debatte im Plenum	
Verbesserung der Verbindung und der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa		2015/2347(INI) BE: POŘEBA Tomasz Piotr Berichtsentwurf Entscheidung des Ausschusses wird erwartet. 26.09.2016 Abstimmung im Ausschuss 24.10.2016 Debatte im Plenum	

ZUR BEOBACHTUNG

Maßnahme	Europäische Kommission
<p>Verkehr 2050</p> <p>Die Europäische Kommission hat im Jahr 2011 eine umfassende Strategie (Verkehr 2050) für ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem verabschiedet, die die Mobilität verbessern, wesentliche Hindernisse in Schlüsselbereichen beseitigen und zu mehr Wachstum und Beschäftigung führen wird. Zugleich dienen die Vorschläge dazu, Europas Abhängigkeit von den Öleinfuhren drastisch zu verringern und die verkehrsbedingten CO2-Emissionen bis 2050 um 60 % zu senken.</p> <p>Zur Erreichung dieser Ziele muss das gegenwärtige Verkehrssystem in Europa umgestaltet werden. Zu den wichtigsten Zielen für 2050 gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine mit konventionellem Kraftstoff betriebene Pkw mehr in den Städten. - Erreichung eines 40-%-Anteils CO2-emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe, Verringerung der CO2-Emissionen von Schiffen um mindestens 40 %. - Verlagerung von 50 % des Personen- und Güterverkehrs über mittlere Entfernungen zwischen 	<p>Der Fahrplan legt 40 konkrete Aktionsschwerpunkte fest und listet 131 konkrete Initiative für das kommende Jahrzehnt auf, um ein wettbewerbsorientiertes Verkehrssystem zu schaffen, mit dem große Engpässe beseitigt und Menschen und Güter effizient und sicher in der gesamten Europäischen Union bewegt werden.</p> <p>Diese umfassende Strategie für den Verkehr soll ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem schaffen, mit dem die Mobilität verbessert, schwerwiegende Hindernisse in entscheidenden Bereichen beseitigt und Wachstum und Beschäftigung bis 2050 gefördert werden. Dieser Fahrplan wird durch folgende Initiativen ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Programm Horizont 2020 mit seiner Unterstützung für Forschung und Innovation im Bereich intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr; • die Fazilität „Connecting Europe“, die Finanzmittel für zehn grenzüberschreitende Verkehrsinfrastrukturprojekte bereitstellt; • der Fahrplan für den Übergang zu einer CO2-armen Wirtschaft bis 2020, in dem Verkehr ein Schwerpunktbereich zur Erreichung dieses Ziels ist; • verschiedene Energieeffizienzmaßnahmen zur Verringerung der Nutzung von Primärenergie in Europa um 20 % bis 2020. <p>Weißbuch zum Verkehr</p> <p>Entscheidung in 1. Lesung des EP: BE: Mathieu GROSCH: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (2011/2096(INI))</p>

Mag. Dr. Richard Seeber

Stand August 2016

Page 18

Hinweis: Die neuen Übersichten behandeln aktuelle und für Tirol besonders relevante Themen der EU-Gesetzgebung. Es wird darauf hingewiesen, dass kein Anspruch auf Vollständigkeit besteht.

Städten auf Eisenbahn und Schiffe.

- Dadurch Senkung der verkehrsbedingten Emissionen bis Mitte des Jahrhunderts um 60 %.

Brenner-Basis Tunnel im Rahmen der TEN-V-Politik und Connecting Europe Fazilität (CEF)

Derzeit ist die Verkehrsinfrastruktur in Europa nicht homogen entwickelt. Es müssen nicht nur fehlende Anschlüsse gebaut werden, sondern ein Großteil der Verkehrsinfrastruktur muss darüber hinaus erweitert und modernisiert werden.

An dieser Stelle kommt das transeuropäische Verkehrsnetz, auch TEN-V, ins Spiel: ein langfristiges und ehrgeiziges Projekt, um den derzeitigen Flickenteppich nationaler Verkehrsnetze zu modernisieren und zu einem reibungslos funktionierenden Netz zu verknüpfen, das alle Ecken Europas miteinander verbindet und alle Formen des Transports in idealer Weise nutzbar macht.

Bis zum Jahr 2050 soll Schritt für Schritt erreicht werden, dass die überwiegende Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen Europas weniger als 30 Minuten Fahrzeit von diesem umfassenden Verkehrsnetz entfernt sind. Nicht nur die Reisezeit wird sich verkürzen, sondern das Reisen wird auch sicherer und weniger stauanfällig vonstattengehen.

Betroffenheit Tirols:

Skandinavisch–Mediterraner [TEN-Korridor](#) von Helsinki nach Valletta: Eines der Herzstücke ist der Brennerbasis-Tunnel, als staatenverbindendes Projekt zwischen Ö und I.

Der Skandinavisch-Mediterrane Korridor ist eine wichtige Nord-Süd-Achse der europäischen Wirtschaft. Die Europäische Union forciert den Ausbau dieses länderübergreifenden multimodalen Korridors und stuft den Ausbau als vorrangig ein.

Die grenzüberschreitende Abschnitt zwischen München und Verona durch die Alpen ist einer der Hauptengpässe des Skan-Med Korridors. Die Beseitigung dieser Engstelle ist daher essentiell für die Umsetzung des gesamten Projektes. Daher stellt der Brenner Basistunnel (BBT) eines der Hauptprojekte im Skan-Med Korridor dar.

Der BBT ist ein flach verlaufender Eisenbahntunnel, der Österreich und Italien verbindet. Nach Vollendung des Baus soll sich die tägliche Anzahl an Zügen von 240 auf

Ende 2013 wurden Verordnungen zu den Leitlinien für die [Transeuropäischen Verkehrsnetze](#) (TEN-V Leitlinien) und die Verordnung „[Connecting Europe Facility](#) (CEF)“ erlassen, die Regelungen für die europäische Finanzierung der Transeuropäischen Netze darstellt.

Die TEN-V Leitlinien legen in den Anhängen das Gesamt- und das Kernnetz sowie die Kernnetzknotten fest, die Kernnetzkorridore werden in der „Connecting Europe Facility“ definiert.

TEN-V Leitlinien:

Kerninhalte der Verordnung zu den TEN- V Leitlinien sind:

- Das Verkehrsnetz ist in zwei Ebenen definiert:
 - ein **Gesamtnetz** (geplante Umsetzung bis 31. Dezember 2050), welches im Wesentlichen mit den Mitgliedsstaaten (MS) abgestimmt wurde, sowie
 - ein von der Kommission entworfenen hochrangiges **Kernnetz** (geplante Umsetzung 31. Dezember 2030).
- Das Kernnetz soll vorrangig umgesetzt werden (Realisierung bis 2030), Europäische Förderungen für den Infrastrukturausbau konzentrieren sich auf das Kernnetz.
- Für das Gesamtnetz und das Kernnetz werden Anforderungen an die Infrastruktur definiert.
- Für die Umsetzung des Kernnetzes werden Kernnetz-Korridore festgelegt. Für diese wird eine Koordinationsstruktur mit europäischen Koordinatoren, Korridorforen und Arbeitsgruppen aufgebaut.

Kofinanzierung seitens der EU: Connecting Europe Fazilität (CEF)

Die Finanzierungsbeträge für TEN-Verkehrsprojekte sind nicht in den TEN-V Leitlinien sondern in der „Connecting Europe Fazilität (CEF)“ festgelegt.

Die für die Transeuropäischen Verkehrsnetze in der Periode 2014-2020 zur Verfügung stehenden EU Finanzmittel betragen (zu Preisen 2011) **13,174 Milliarden Euro** (plus 10 Milliarden Euro aus den Strukturfonds für Kohäsionsländer, auf den Österreich aber nicht zugreifen kann). Das ist zwar weniger als ursprünglich von der Kommission gefordert (21,7 Milliarden Euro), doch mehr als in der letzten Periode zur Verfügung stand (rund 8 Mrd. Euro).

Als EU Kofinanzierungsbeitrag für die TEN-V ist im Rahmen von CEF bis zu 40% (bisher bis zu 30%) vorgesehen. Dieser Maximalsatz findet für grenzüberschreitende Schienen- und Binnenwasserstraßenprojekte sowie zur Beseitigung von Engstellen bei der Binnenwasserstraße Anwendung.

Die EU-Finanzmittel müssen im Rahmen von Ausschreibungen beantragt werden. Eingereichte Projekte werden einer Evaluierung unterzogen wobei die Europäische Kommission hierzu auch externe Gutachter hinzuzieht. Nur Projekte die positiv evaluiert werden, können Zuschüsse erhalten.

Beide Verordnungen (TEN-V Leitlinien und CEF) traten mit 1.1.2014 in Kraft. Die Kommission hat für die einzelnen Kernnetz-Korridore Studien beauftragt, um im Laufe des Jahres 2014 die Strukturen für die Verwaltung der Kernnetzkorridore aufzubauen und Korridorentwicklungspläne festzulegen.

Für die Ausschüttung von EU-Zuschüssen aus der CEF werden von der Kommission entsprechende Ausschreibungen vorbereitet werden.

[Weitere Informationen](#) TEN-V und CEF (Zusammenfassung der Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie).

591 erhöhen. Des Weiteren sollen sich die Fahrzeit verkürzen und der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

[Weitere Informationen](#)

[Factsheet](#): Verkehrsverbindungen durch Österreich.

TENtec Plattform

2. Runde zur Einreichung von Vorschlägen für Finanzierungen aus der Fazilität „Connecting Europe“ ([Pressemitteilung](#)).

Dabei sollen in Verkehrsprojekte mehr als 7,6 Mrd. EUR investiert werden. Die Förderung erfolgte auf wettbewerblicher Grundlage in Form von EU-Finanzhilfen, die nach einem gründlichen Bewertungs- und Auswahlverfahren gewährt werden sollen. Bewerber hatten bis zum 16. Februar 2016 Zeit, ihre Vorschläge einzureichen. Die Ergebnisse werden bis Sommer 2016 veröffentlicht.

Am 29.6.2015 hatte die Kommission eine erste [Liste mit 276 Projekten](#) vorgestellt, die mit insgesamt 13,1 Mrd. EUR aus der Fazilität „Connecting Europe“ gefördert werden sollen. Dies ist die größte Investition, die die EU im Verkehrssektor jemals getätigt hat. Die Liste wurde am 10.7.2015 von den Mitgliedstaaten gebilligt und wird derzeit umgesetzt.

Luftfahrtstrategie

Der Luftverkehr ist ein starker Motor für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Mobilität in der Europäischen Union und spielt in der Wirtschaft der EU eine entscheidende Rolle. Der Sektor beschäftigt fast 2 Millionen Menschen in der EU und steuert 110 Mrd. EUR zur Wirtschaft Europas bei. In den letzten 20 Jahren ist der europäische Luftfahrtsektor aufgrund der Liberalisierung des Luftverkehrsbinnenmarkts und der in der EU und weltweit erheblich gestiegenen Nachfrage beträchtlich gewachsen. Der Luftverkehr in Europa dürfte bis zum Jahr 2035 14,4 Millionen Flüge umfassen, das sind 50 % mehr als im Jahr 2012.

Mit der Luftfahrtstrategie wird – zum ersten Mal – ein umfassender Fahrplan für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der EU vorgelegt, der alle Bereiche der Luftverkehrspolitik der EU einbezieht. Neu ist, dass die Herausforderungen mit einem ganzheitlichen und integrativen Ansatz für den gesamten Luftfahrtsektor angegangen werden.

In vielen Fällen sind bereits die richtigen Initiativen in Vorbereitung – wie zum Beispiel der einheitliche europäische Luftraum. Mit der Luftfahrtstrategie werden daher nicht nur neue legislative und nicht legislative Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit vorgeschlagen, sie wird vielmehr auch die Umsetzung von Maßnahmen, die bereits vorgelegt wurden, voranbringen.

Die Strategie erfordert daher koordinierte Anstrengungen aller Beteiligten.

Weitere Informationen auf der [Website](#) der Kommission.

Die Luftfahrtstrategie ist eine der Initiativen im [Arbeitsprogramm der Kommission für 2015](#). Sie besteht aus einer Mitteilung, einem Vorschlag für eine Überarbeitung der EU-Vorschriften im Bereich der Flugsicherheit ([Verordnung \(EG\) Nr. 216/2008](#)) und mehreren Ersuchen um die Genehmigung zur Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen auf EU-Ebene mit wichtigen Drittländern.

Die Kommission hat am 7.12.2015 eine neue [Luftfahrtstrategie](#) für Europa beschlossen, eine bahnbrechende Initiative zur Ankurbelung der europäischen Wirtschaft, Stärkung der industriellen Basis und Festigung der globalen Führungsposition der EU. Zu diesen [drei zentralen Prioritäten](#) von Präsident Jean-Claude Juncker wird die Strategie Ergebnisse beisteuern, denn mit ihr wird sichergestellt, dass der europäische Luftverkehr wettbewerbsfähig bleibt und die Vorteile einer sich rasch verändernden und weiterentwickelnden Weltwirtschaft nutzen kann. Ein starker und weltoffener Luftfahrtsektor wird nicht nur den Unternehmen, sondern auch den europäischen Bürgerinnen und Bürgern zugutekommen, da er mehr Verbindungen zum Rest der Welt zu niedrigeren Preisen anbieten wird.

[Pressemitteilung](#)

[Factsheet](#)

Die neue Luftfahrtstrategie für Europa umfasst:

- eine Mitteilung der Kommission, in der die Herausforderungen und Möglichkeiten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der EU in den kommenden Jahren dargelegt werden
- den [Vorschlag](#) für eine Überarbeitung der Flugsicherheitsverordnung um das Flugsicherheitssystem der EU für künftige Herausforderungen zu rüsten; dazu gehört u. a. ein Rechtsrahmen für den sicheren Einsatz von Drohnen, der den Weg für den Erfolg der EU-Industrie auf diesem vielversprechenden Markt ebnet;
- ein Paket mit Anträgen für die Aufnahme von Verhandlungen über [umfassende Luftverkehrsabkommen](#) auf EU-Ebene mit Drittstaaten, um sicherzustellen, dass die EU-Industrie Wachstumsmöglichkeiten, da wo sie sich bieten, nutzen kann;
- einen vorläufigen Aktionsplan für die kommenden Jahre.

Schwerpunkte: Sicherung einer Führungsrolle für die EU in der internationalen Luftfahrt bei gleichzeitiger Wahrung fairer Wettbewerbsbedingungen, Überwindung der Grenzen des Wachstums in der Luft und am Boden, Beibehaltung hoher EU-Standards, Fortschritte bei Innovation, digitalen Technologien und Investitionen.

[F&A zu diesem Thema](#)

Weitere Informationen finden Sie auch in der [Übersicht Umwelt](#) zum Thema EU-Emissionshandelssystem.

[COM\(2015\)0598](#) Veröffentlicht: 07.12.2015

Verfahrensstand Parlament: [2016/2062\(INI\)](#)

BE: [TELIČKA Pavel](#)

Entscheidung des Ausschusses wird erwartet

<p>EU-Flugsicherheitsliste</p>	<p>Die Europäische Kommission hat am 10.12.2015 die Liste von Fluggesellschaften aktualisiert, für die in der EU Flugverbote oder Betriebsbeschränkungen gelten. In diesem Rahmen wurde das kasachische Unternehmen Air Astana von der Liste gestrichen, während Iraqi Airways neu hinzugefügt werden musste.</p> <p>Liste der Luftfahrtunternehmen, denen der Betrieb in der EU untersagt ist 16.06.2016</p> <p>Pressemitteilung 10.12.2015</p> <p>Pressemitteilung 16.06.2016</p>
<p>Flugwegverfolgung von Flugzeugen</p>	<p>Die Europäische Kommission hat heute neue Vorschriften für Flugschreiber, Unterwasserortungseinrichtungen und Flugwegverfolgungssysteme verabschiedet, um auf die Probleme zu reagieren, die im Zusammenhang mit dem verunglückten AF447 und dem Verschwinden des Fluges MH370 aufgetreten sind. Die neuen Vorschriften werden die Flugwegverfolgung europäischer Flugzeuge und die Ortung von Luftfahrzeugen in Not überall auf der Welt verbessern. Sie sorgen außerdem dafür, dass bei einem Unfall über Wasser ein schnelles Auffinden des Flugzeugwracks möglich ist und die Daten der Flugschreiber rasch wiederhergestellt werden können.</p> <p>Website der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)</p> <p>Website der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)</p> <p>16.12.2015 Pressemitteilung</p>
<p>Eine Weltraumstrategie für Europa</p>	<p>Nicht legislative Initiative.</p> <p>Die Strategie dient der Koordinierung der verschiedenen Kategorien von EU-Maßnahmen im Weltraumbereich und umfasst auch einen Fahrplan mit konkreten Maßnahmen für gezielte sektorspezifische Anwendungen und die Weiterentwicklung der EU-Weltraumprogramme zugunsten von Wirtschaft, Behörden und der Gesellschaft insgesamt.</p> <p>Eine Weltraumstrategie ist Teil des Arbeitsprogrammes 2016 der Kommission.</p>

REFIT-Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr	<p>Evaluierung.</p> <p>Die Eignungsprüfung wird die Rechtsvorschriften über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten, die Hafenstaatkontrolle und das Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffverkehr sowie die RL über Meldeformalitäten umfassen.</p>
REFIT-Seeleute (RL 2008/106/EG und RL 2004/45/EG)	<p>Evaluierung.</p> <p>Die RL 2008/106/EG legt Mindestanforderungen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten auf Schiffen der Gemeinschaft fest. Die RL 2004/45/EG regelt die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute (und ändert die RL 2001/25/EG).</p>
REFIT-Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie	<p>Evaluierung.</p> <p>Evaluierung der RL 2009/103/EG, die EU-Bürgern dienen soll, die an einem Unfall in einem anderen EU-Land beteiligt sind. Gemäß der RL erstreckt sich der Versicherungsschutz einer Kfz-Pflichtversicherung grundsätzlich auf die gesamte EU.</p>

VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN

Sektorales Fahrverbot

Ausgangslage:

Aufgrund des EuGH-Urteils im Jahr 2011 ([Rs C-28/09](#)) wurde das sektorale Fahrverbot 2012 das 2. Mal aufgehoben. Obwohl viele verschiedene Maßnahmen gesetzt wurden, wurden die Luftgrenzwerte, die von der Luftreinhalte-RL (2008/50/EG) vorgegeben werden, überschritten. Österreich ist aufgrund dieser RL verpflichtet die Luftreinhalteziele so schnell wie möglich zu erreichen. Der Landeshauptmann Günther Platter hat diese Handlungsverpflichtung mit der Erlassung eines Luftreinhalteplanes erfüllt. Basis war die Errichtung eines dichten Messstellennetzes und die Eruiierung wer in welchem Maß zu NOx Überschreitungen beiträgt. Die vom EuGH im vorgehenden Urteil als gelindere Maßnahme hervorgehobene Einführung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung für PKW wurde als Teil des neuen Maßnahmenpakets im Vorfeld bereits umgesetzt. Die vom EuGH ebenfalls erwähnte Verschärfung des Fahrverbotes für schadstoffreiche Fahrzeuge, soll laut Programm beginnend ab Ende 2015/2016 in mehreren Etappen wirksam werden. Außerdem sieht das Programm eine Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbots vor. Die Erhebungen haben nämlich gezeigt, dass nur bei der Umsetzung eines Maßnahmenbündels eine alsbaldige Einhaltung der Luftreinhalteziele erwartet werden kann.

Am 22.12. wurde das neue sektorale Fahrverbot der Europäischen Kommission notifiziert. Diese hat sich in ihrer Stellungnahme vom 14.3. negativ zu den vorgeschlagenen Maßnahmen geäußert, da ihrer Meinung nach gelindere Mittel als ein sektorales Fahrverbot zur Erreichung der Luftreinhalteziele bestünden (Verletzung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatz)

Die Tiroler Landesregierung hat sich am **15.3.2016** in der Regierungssitzung auf die **Wiedereinführung eines modifizierten und den Anforderungen der Kommission möglichst entgegenkommenden Sektoralen Fahrverbots** geeinigt. Aufgrund der Stellungnahme durch die Europäische Kommission zum Sektoralen Fahrverbot soll das bisherige Maßnahmenpaket ergänzt werden. Dieses sieht jetzt vor, dass Solo-Lkw der Klasse Euro II ab Sommer 2016 und alle Lkw (Solo, Lastzüge, Sattelkraftfahrzeuge) der Klasse Euro III mit Ende 2017 verboten werden, wobei es bei Solo-Lkw eine Ausnahme vom Euro III-Verbot für den regionalen Kurzstrecken- und Verteilerverkehr bis 2019 geben wird. Darüber hinaus werden Lkw der Klasse Euro-VI bis zum April 2018 für Güter wie Holz oder Aushub und bis Juli 2018 für Güter wie Eisenerze oder Stahl vom Sektoralen Fahrverbot ausgenommen.

Rechtliche Begründung: Kein Verstoß gegen die Warenverkehrsfreiheit:

- Es gibt für den maßgeblichen Teil des Lkw-Verkehrs gleichwertige Strecken- und Transportalternativen;
- Es gibt eine ausreichende Übergangsfrist, die der Wirtschaft eine Anpassung an die geänderten Rahmenbedingungen ermöglicht;
- Bei der Abgrenzung des Verbotsbereiches wurden die vorhandenen Transportalternativen berücksichtigt;
- Es sind Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr vorgesehen, die nicht diskriminierend sind;
- In Einzelfällen kann eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

[Website Land Tirol](#)

Mahnschreiben der Kommission wegen zu hoher Luftschadstoffwerte

Die EU hat ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet, weil mehrere Regionen wegen zu hoher Schadstoffwerte gegen die Luftqualitätsrichtlinie verstoßen.

Laut dem Mahnschreiben werden nach wie vor die Grenzwerte für den Ausstoß von Stickstoffdioxid in Regionen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg sowie Graz überschritten. Falls Österreich in den kommenden zwei Monaten die Kritikpunkte, wie fehlende Luftqualitätspläne und Umweltzonen uä, nicht ausräumt, könnte es in weiterer Folge zu einer Klage vor dem EuGH kommen. Die EU erwartet sich jedenfalls einen konkreten Zeitplan für eine substanzielle Reduktion der Luftschadstoffe.

Klage gegen Österreich, Deutschland, Finnland und Polen wegen mangelnder

Deutschland, Finnland und Polen stellen unter anderem Führerscheine aus, die nicht die vorgeschriebene Gültigkeitsdauer haben, oder definieren bestimmte Führerscheinklassen nicht korrekt. Des Weiteren haben Österreich und Deutschland in einigen Fällen den Inhabern bestimmter LKW- oder Busführerscheine nicht ordnungsgemäße Berechtigungen erteilt. Polen hat die Vorschriften zum ordentlichen Wohnsitz, insbesondere im Hinblick auf

<p>Umsetzung der Führerscheinvorschriften Richtlinie 2006/126/EG</p>	<p>Personen, die sich abwechselnd in verschiedenen Mitgliedstaaten aufhalten, nicht korrekt umgesetzt.</p> <p>Die Europäische Kommission hatte diese Vertragsverletzungsverfahren im Juli 2014 eröffnet. Im Februar 2015 gingen den betreffenden Mitgliedstaaten mit Gründen versehene Stellungnahmen zu. Da die Staaten auch in der Folge aus Sicht der Kommission ihren Verpflichtungen aus der Richtlinie 2006/126/EG nicht nachgekommen seien, hat die Kommission die Angelegenheit daher vor den Gerichtshof der Europäischen Union gebracht.</p> <p>Pressemitteilung</p>
--	--

ZURÜCKZUZIEHENDE VORSCHLÄGE

Titel	Begründung
<p>Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der EU bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 66. Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu den Änderungen der MARPOL-Anlage VI bezüglich der Verzögerung der Anwendung der Stufe III der NOx-Emissionsnormen zu vertreten ist.</p> <p>COM/2014/0083; 2014/0042/NLE</p>	<p>Sitzung hat bereits stattgefunden.</p>
<p>Vorschlag für eine VO zur Änderung der VO Nr. 1365/2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen hinsichtlich der Übertragung von delegierten Befugnissen und Durchführungsbefugnissen an die Kommission zum Erlass bestimmter Maßnahmen</p> <p>COM/2013/484; 2013/0226/COD</p>	<p>Falls in den nächsten sechs Monaten keine Einigung erzielt wird, sollte der Vorschlag zurückgezogen werden.</p>
<p>Vorschlag für eine VO zur Änderung der VO Nr. 91/2003 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs im Hinblick auf die Erfassung von Daten über Güter, Fahrgäste und Unfälle</p> <p>COM/2013/0611; 2013/0297/COD</p>	<p>Falls in den nächsten sechs Monaten keine Einigung erzielt wird, sollte der Vorschlag zurückgezogen werden.</p>

GEPLANTE AUFHEBUNGEN

Titel	Begründung
<p>VO (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27.4.1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt</p>	<p>Die Ratsverordnung lief am 28.4.1999 aus.</p>

<p>VO (EG) Nr. 2812/94 der Kommission vom 18.11.1994 zur Änderung der VO Nr. 1101/89 des Rates betreffend die Bedingungen für die Inbetriebnahme neuer Kapazitäten in der Binnenschiffahrt</p>	<p>Da es sich um eine Änderungsverordnung der ausgelaufenen VO Nr. 1101/89 handelt, ist sie ebenfalls obsolet.</p>
<p>Verordnung (EG) Nr. 685/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4.4.2001 über die Verteilung der im Rahmen der Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Bulgarien sowie zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Ungarn zur Regelung der Güterbeförderung auf der Straße und zur Förderung des kombinierten Verkehrs erhaltenen Lizenzen an die Mitgliedstaaten</p>	<p>Da beide Länder inzwischen Mitgliedstaaten der EU sind (und daher keine Genehmigungsregelung zur Güterbeförderung mehr auf sie anwendbar ist), ist die Verordnung nicht länger erforderlich.</p>
<p>Verordnung (EWG) Nr. 2158/93 der Kommission vom 28.7.1993 zur Anwendung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe für die Zwecke der Verordnung (EWG) Nr. 613/91</p>	<p>Diese Kommissionsverordnung ist nicht länger anwendbar, weil die Verordnung, auf die sie sich bezieht (Verordnung Nr.613/1991) mit Verordnung (EG) Nr.789/2004 zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen aufgehoben wurde.</p>
<p>Verordnung (EG) Nr. 3298/94 vom 21.12.1994 über verfahrenstechnische Einzelheiten im Zusammenhang mit dem System von Transitrechten (Ökopunkten) für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich</p>	<p>Das System der Ökopunkte, das die Umweltfolgen des Schwerlastverkehrs mildern sollte, wurde am 1.1.2004 durch die Lkw-Mautersetzt und wird von Österreich daher nicht länger praktiziert. Damit wurde auch die Rechtsgrundlage für seine Anwendung obsolet und kann aufgehoben werden.</p>
<p>Verordnung (EG) Nr. 2888/2000 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.12.2000 über die Verteilung von Genehmigungen für Lastkraftwagen, die in der Schweiz fahren</p>	<p>Diese Verordnung über Genehmigungen zur Verteilung der von der Schweiz erhaltenen Quoten auf die Mitgliedstaaten wird nicht länger angewandt. Der Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt wird inzwischen im Abkommen zwischen der EU und der Schweiz geregelt.</p>
<p>Verordnung (EG) Nr. 103/2007 der Kommission vom 2.2.2007 zur Verlängerung der in Artikel 53 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehenen Übergangszeit</p>	<p>Die Übergangszeit endete am 31.12.2007; die Verordnung ist daher obsolet.</p>

VÖLKERRECHTLICHE ABKOMMEN

<p>Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Volksrepublik Bangladesch über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Volksrepublik Bangladesch über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (7.9.2015)</p> <p>COM/2015/0423 final</p>	<p>2015/0188(NLE) BE: SCHMIDT Claudia Vorbereitungsphase</p>	
<p>Protokoll zur Änderung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und der Republik Moldau anlässlich des Beitritts Kroatiens zur EU</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss, im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, eines Protokolls zur Änderung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Moldau anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union (19.2.2015)</p> <p>COM/2015/060 final</p>	<p>2015/0035(NLE) BE: CRAMER Michael Vorbereitungsphase</p>	
<p>Protokoll zur Änderung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der EU und Jordanien anlässlich des Beitritts Kroatiens zur EU</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss, im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, eines Protokolls zur Änderung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Haschemitischen Königreich Jordanien andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union (30.1.2015)</p> <p>COM/2015/03 final</p>	<p>2015/0003(NLE) BE: CRAMER Michael 06.06.2016 Überweisung an den Ausschuss Abstimmung des Ausschusses wird erwartet</p>	
<p>Protokoll zur Änderung des Seeverkehrsabkommens zwischen der EG und China anlässlich des EU-Beitritts Kroatiens</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss eines Protokolls zur Änderung des Seeverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung der Volksrepublik China andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union (14.11.2014)</p> <p>COM/2014/0692 final</p>	<p>2014/0327(NLE) BE: ASSIS Francisco Vorbereitungsphase</p>	
<p>Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss, im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, eines Protokolls zur Änderung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Israel andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union (19.6.2015)</p> <p>COM/2014/0346 final</p>	<p>2014/0187(NLE) BE: ASSIS Francisco 07.04.2016 Abstimmung im Ausschuss Entwurf 28.04.2016 Entscheidung des Parlaments in 1.Lesung</p>	<p>Legislativvorschlag (5.9.2014) Das rechtskräftige Urteil wird erwartet.</p>

<p>Gemeinsamer Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Georgien andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss, im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, eines Protokolls zur Änderung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Georgien andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union (13.5.2014) COM/2014/0256 final</p>	<p>2014/0134(NLE) BE: ASSIS Francisco 07.04.2016 Abstimmung im Ausschuss Entwurf 28.04.2016 EntschlieÙung in 1. Lesung</p>	<p>Legislativvorschlag vom 5.9.2014 Das rechtskräftige Urteil wird erwartet.</p>
<p>Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine COM/2014/017 final (14.4.2014)</p>	<p>2014/0007(NLE) BE: PLURA Marek Vorbereitungsphase</p>	
<p>Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, um dem Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union Rechnung zu tragen</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss eines Protokolls zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen Kanada und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten im Namen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten, um dem Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union Rechnung zu tragen (3.2.2014) COM/2014/047 final</p>	<p>2014/0023(NLE) BE: ASSIS Francisco Vorbereitungsphase</p>	
<p>Abkommen zwischen der EU und der Regierung der Republik Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Republik Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (14.6.2013) COM/2013/0424 final</p>	<p>2013/0197(NLE) Vorbereitungsphase</p>	
<p>Europa/Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Israel</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Europa/Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits (22.11.2012) COM/2012/0689 final</p>	<p>2012/0324(NLE) BE: KOCH Dieter-Lebrecht 20.10.2014 Überweisung zum Ausschuss Entscheidung des Ausschusses wird erwartet.</p>	<p>Legislativvorschlag (8.10.2013)</p>
<p>Abkommen EU-Macau über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Sonderverwaltungsregion Macau der Volksrepublik China über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (2.2.2012) COM/2012/029 final</p>	<p>2012/0015(NLE) BE: KOCH Dieter-Lebrecht 15.03.2016 Abstimmung im Ausschuss - Bericht 12.04.2016 EntschlieÙung in 1. Lesung</p>	<p>Legislativvorschlag (28.1.2014) Das rechtskräftige Urteil wird erwartet.</p>

<p>Abschluss des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und der Republik Moldau</p>	<p>Vorschlag für BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Moldau andererseits (27.1.2012)</p> <p>KOM/2012/020 endgültig</p>	<p>2012/0006(NLE) BE: ZĽE Roberts 20.10.2014 Überweisung an den Ausschuss Entscheidung des Ausschusses wird erwartet.</p>	<p>Legislativvorschlag (8.10.2012)</p>
<p>Abkommen EU/Türkei über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten</p>	<p>COM/2010/414/FINAL</p>	<p>2010/0225(NLE) BE: KOCH Dieter-Lebrecht Vorbereitungsphase</p>	
<p>Luftverkehrsabkommen EU-Brasilien</p>	<p>BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Föderativen Republik Brasilien andererseits Vorschlag für BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Föderativen Republik Brasilien andererseits (6.5.2011)</p> <p>KOM/2011/0252 endg.</p>	<p>2011/0109(NLE) BE: UJHELYI István Vorbereitungsphase</p>	
<p>Luftverkehrsabkommen und Zusatzabkommen betreffend dessen Anwendung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der EU und ihren Mitgliedstaaten, Island und Norwegen</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei und über den Abschluss des Zusatzabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als erster Partei, Island als zweiter Partei und dem Königreich Norwegen als dritter Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei (2.5.2011)</p> <p>KOM/2011/0238 endgültig</p>	<p>2011/0102(NLE) 20.10.2014 Überweisung zum Ausschuss Entscheidung des Ausschusses wird erwartet.</p>	<p>Legislativvorschlag (3.11.2011)</p>
<p>Abkommen EU/Saudi-Arabien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten</p>	<p>Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem Königreich Saudi-Arabien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (7.1.2011)</p>	<p>2010/0388(NLE) BE: VAN DALEN Peter Vorbereitungsphase</p>	

	KOM(2010) 803 endgültig		
Abkommen EU/Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (3.6.2010) KOM/2010/0264 endg.	2010/0142(NLE) BE: KOCH Dieter-Lebrecht Vorbereitungsphase	
Abkommen EG/Republik Korea über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Demokratischen Volksrepublik Korea über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (18.2.2009) KOM/2009/0065 endg.	2009/0019(NLE) BE: RIQUET Dominique Vorbereitungsphase	
Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Abkommens EG/Kasachstan über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	Vorschlag für einen Beschluß des Rates über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Kasachstan über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (21.2.2008) KOM/2008/0092 endg.	2008/0040(NLE) BE: VAN DALEN Peter Vorbereitungsphase	
Abkommen EG/Russland über die Modernisierung des bestehenden Systems zur Nutzung der Transsibirienstrecken	Vorschlag für einen Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Abkommens in Form eines Briefwechsels über „Vereinbarte Grundsätze der Modernisierung des bestehenden Systems zur Nutzung der Transsibirienstrecken“ zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Russischen Föderation andererseits (14.2.2007) KOM/2007/0055 endg.	2007/0024(NLE) BE: VAN DALEN Peter Vorbereitungsphase	
Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Republik der Philippinen über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten	COM(2016)0303 Veröffentlicht: 27.05.2016	2016/0156(NLE) BE: RADOŠ Jozo Vorbereitungsphase	