

Jahresvorschau des BMK 2023

Auf Grundlage des Legislativ- und Arbeitsprogrammes der Europäischen Kommission sowie des operativen Jahresprogrammes des Rates

Wien, Jänner 2023

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, Jänner 2023

Inhalt

1	Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission	4
2	Jahresvorschau	5
2.1	Verkehr	5
2.1.1	Vorrangig anhängige Vorschläge	5
2.1.2	Neue Initiativen	18
2.1.3	REFIT-Initiativen	25
2.1.4	Rücknahmen	28
2.1.5	Liste der geplanten Aufhebungen	29
2.2	Umwelt, Klimapolitik, Kreislaufwirtschaft und Energie	30
2.2.1	Vorrangig anhängige Vorschläge	30
2.2.2	Neue Initiativen	47
2.2.3	REFIT-Initiativen	49
2.2.4	Weitere umwelt- und klimapolitisch relevante Aktivitäten auf EU und internationaler Ebene	52
3	Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2022 – Juni 2023)	55
3.1	Einleitung	55
3.2	Entwicklung unserer wirtschaftlichen Basis: das europäische Zukunftsmodell	55
3.3	Verwirklichung eines klimaneutralen, grünen, fairen und sozialen Europas	56
3.4	Wichtige Daten (Stand Jänner 2023)	58

1 Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission

Das Arbeitsprogramm enthält eine ambitionierte Agenda, mit der auf die aktuelle Krise reagiert wird und mit der gleichzeitig der grüne und digitale Wandel vorangetrieben wird.

Die Europäische Kommission hat bereits die meisten Vorschläge für die Umsetzung des Europäischen Grünen Deals vorgelegt und wird daher auf eine rasche Einigung hinarbeiten, insbesondere über das Paket „Fit for 55“.

Sie ist bestrebt, Pakete mit weiteren Klima- und Umweltmaßnahmen (unter anderem in Bezug auf Verkehrsemissionen und Zertifizierung des Kohlenstoffabbaus), Vorschläge zur Verbesserung der Umgebungsluft- und Wasserqualität sowie Initiativen im Bereich der Kreislaufwirtschaft anzunehmen. Die Wiederherstellung geschädigter Ökosysteme sowie der Arten- und Naturschutz stehen ganz oben auf der Agenda. Bei der Bekämpfung des Klimawandels will die Europäische Kommission ihrer führenden Rolle nachkommen.

Ferner prüft die Europäische Kommission Handlungsmöglichkeiten, die dazu beitragen können, die Funktionsweise der europäischen Strommärkte zu verbessern, sowie die Gründung einer neuen Europäischen Wasserstoffbank. Ebenso sollen Maßnahmen zur Reduzierung von Abfällen und Umweltauswirkungen ergriffen werden.

Hinsichtlich intelligenter und nachhaltiger Mobilität ist die Europäische Kommission bestrebt, an der weiteren Ökologisierung des Güterverkehrs zu arbeiten, um die durch den Verkehr verursachten Emissionen und die Umweltverschmutzung zu reduzieren.

2 Jahresvorschau

2.1 Verkehr

(federführende Zuständigkeit des BMK)

2.1.1 Vorrangig anhängige Vorschläge

2.1.1.1 Ein Europäischer Grüner Deal

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-RL)

COM(2021) 813 final 2021/0419 (COD) 14.12.2021

Ziele: Die Europäische Kommission hat im Dezember 2021 einen Entwurf zur Revision der IVS-RL vorgelegt. Schwerpunkte waren neben der Festlegung neuer vorrangiger Bereiche vor allem die Ambition, auch die Verfügbarkeit von Daten verpflichtend vorzusehen und das teilweise am gesamten Straßennetz.

Stand: Auf Ratsebene konnte unter dem französischen Vorsitz am TTE-Rat im Juni 2022 eine Allgemeine Ausrichtung erreicht werden, das Europäische Parlament hat seinen Bericht zum Dossier im November des Jahres vorgelegt.

Österreichische Haltung: Der ursprüngliche Entwurf der Europäischen Kommission, eine Datenerhebung für das gesamte Straßennetz vorzusehen, wurde auch von Österreich sehr kritisch gesehen. Im Gegensatz zu anderen Mitgliedstaaten wird aber eine Verpflichtung zur Datenbereitstellung am hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz weniger kritisch gesehen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013

COM(2021) 812 final 2021/0420 (COD) 14.12.2021

Ziele: Am 14.12.2021 hat die Europäische Kommission ihren Vorschlag für eine VO des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der VO (EU) 2021/1153 und der VO (EU) 913/2010 und zur Aufhebung der VO (EU) 1315/2013 veröffentlicht. Der Vorschlag ist als Teil eines Pakets („Efficient and Green Mobility Package“) von vier Initiativen vorgelegt, die darauf abzielen, das EU-Verkehrssystem zu modernisieren und den Übergang zu einer saubereren, umweltfreundlicheren und intelligenteren Mobilität zu unterstützen, indem einige seiner Schlüsselkomponenten wie das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), intelligente Verkehrssysteme, der grenzüberschreitende und der Schienenfernverkehr sowie die städtische Mobilität verbessert werden.

Stand: Am 5.12.2022 wurde die Allgemeine Ausrichtung im Rat der Verkehrsminister:innen beschlossen. Der Berichtsentwurf wurde dem TRAN-Ausschuss am 26.10.2022 vorgelegt und das Europäische Parlament wird voraussichtlich im 1. Quartal 2023 über den Bericht abstimmen. Die Trilogie werden dann im 2. Quartal 2023 starten.

Österreichische Haltung: Österreich konnte dem Kompromiss zustimmen, bedauerte aber die vorgenommenen Abschwächungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur sowie bei der Durchsetzung der Zielvorgaben zur Fertigstellung der TEN-T Infrastruktur. Es ist wichtig, dass folgende in der Allgemeinen Ausrichtung enthaltenen Elemente in den Trilogen beibehalten oder ausgebaut werden:

- Beibehaltung der Mindestanforderungen an die Schieneninfrastruktur (Art. 15, 16, 17): Mindestgeschwindigkeit für Passagierzüge von 160 km/h und Güterzüge von 100 km/h auf 75 % der Streckenlänge, 740 m Güterzuglänge entlang der europäischen Verkehrskorridore, Lichtraumprofil/P400 am Kern- und erweiterten Kernnetz mit den im Kompromiss angegebenen Einschränkungen, ERTMS bis 2030/2040/2050 und Stilllegung der Klasse B-Systeme bis 2050;
- Beibehaltung der Mindestanforderungen an die Binnenschifffahrtsinfrastruktur, insbesondere die Ermächtigung an die Europäische Kommission zur Erlassung von

Durchführungsrechtsakten zur Festlegung von Wasserreferenzständen (Art. 22 Abs. 3);

- Keine weitere Abschwächung bei der nunmehr sehr eingeschränkten Ermächtigung an die Europäische Kommission, Durchführungsrechtsakte über weitere Streckenteile eines europäischen Verkehrskorridors nur mehr auf Antrag eines Mitgliedstaats zu erlassen (Art. 54);
- Erstmals Einbeziehung von betrieblichen Anforderungen im Schienenverkehr mit der maximalen Aufenthaltsdauer von 20 Minuten an der Grenze (Art. 65).

Vorschlag für einen Beschluss des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierenden Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union

COM(2021) 567 final 2021/0204 (COD) 14.7.2021

Ziele: Mit dem Beschluss soll Rechtssicherheit in der Umsetzung von CORSIA und Klarheit für die betroffenen Luftverkehrsunternehmen geschaffen werden. Um die entsprechenden Fristen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) einzuhalten, ist die Annahme des Beschlusses Ende 2022 erfolgt.

Stand: Für die Pilotphase des internationalen Klimaschutzinstruments (CORSIA) von 2021 bis 2023 kommt das Jahr 2019 als Basis für Kompensationsverpflichtungen zur Anwendung. Aufgrund der massiven Einbrüche in der internationalen Luftfahrt in den Jahren 2020 und 2021 durch die Covid-19-Pandemie weisen alle verfügbaren Daten der ICAO und EUROCONTROL eine Erholung der internationalen Luftfahrt frühestens im Jahr 2023 aus, vermutlich eher erst 2024. Für das Jahr 2021 hätten allerdings betroffene Luftverkehrsunternehmen erstmals Kompensationsverpflichtungen im Rahmen von CORSIA erfüllen müssen, die bis November 2022 zu berichten waren. Aufgrund des massiven Rückgangs in der internationalen Luftfahrt hat es jedoch keine Kompensationsverpflichtungen gegeben und demzufolge mussten auch keine eingelöst werden.

Mit dem Beschluss wird eine doppelte Anwendung von CORSIA und dem Emissionshandelssystem (EHS) für Intra-EU-Flüge zumindest für den Zeitraum 2021 bis 2023 verhindert. Gleichzeitig soll die Integrität des EHS erhalten bleiben und den Verhandlungen zur Revision der EHS-RL nicht vorgegriffen werden.

Österreichische Haltung: Die Notwendigkeit der Anpassung in der Umsetzung von CORSIA ist gegeben, diese musste möglichst rasch durchgeführt werden, um die entsprechende Rechtssicherheit sowohl für die betroffenen Luftverkehrsunternehmen als auch für die zuständigen Behörden zu schaffen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

COM(2021) 562 final 2021/0210 (COD) 14.7.2021

Ziele: Ziel des Verordnungsvorschlags ist die Erhöhung des Anteils erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr durch Verringerung der THG-Intensität der auf Schiffen verwendeten Energie, die in EU-Häfen ankommen, sich dort aufhalten oder aus ihnen auslaufen. Angerechnet wird 100 % der Energie bei Fahrten in und zwischen EU-Häfen und 50 % der Energie bei Fahrten zwischen EU- und Drittstaatenhäfen. Die VO soll flaggenunabhängig für Schiffe ab 5.000 BRZ (Bruttoreaumzahl) gelten (Ausnahme bestimmter Schiffstypen/Tätigkeiten). Kernstück ist die Vorgabe zur schrittweisen Reduktion der THG-Intensität (-2 % ab 1.1.2025 bis -75 % ab 1.1.2050; MRV-Daten (Monitoring, Reporting und Verification) als Referenzwerte) mit einem Flexibilitätsmechanismus zum Übertragen/Ausleihen von Erfüllungseinheiten und einer FuelEU-Konformitätsbescheinigung. Für EU-Häfen sieht der Vorschlag Vorgaben zur Nutzung von Landstrom oder Null-Emissionstechnologien vor. Bußgelder sollen zur Förderung der Einführung der oben angeführten Kraftstoffe im Seeverkehr verwendet werden.

Stand: Die Europäische Kommission legte den VO-Vorschlag am 14.7.2021 im Rahmen des Fit for 55-Pakets vor. Nach einem Fortschrittsbericht am 9.12.2021 nahm der TTE-Rat am 2.6.2022 eine Allgemeine Ausrichtung an. Das Europäische Parlament stimmte seine Position am 19.10.2022 ab. Der erste Trilog fand am 27.10.2022 statt. Nach technischen Gesprächen folgte ein zweiter Trilog am 8.12.2022. Die Verhandlungen werden unter schwedischer Präsidentschaft mit dem Ziel einer Einigung fortgesetzt.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt grundsätzlich alle Initiativen, die auf eine Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit des Seeverkehrs abzielen und befürwortet daher eine ehrgeizige FuelEU Maritime-VO. Außerdem war die Verankerung einer Nichtumsetzungsklausel ein wesentliches österreichisches Anliegen, da Österreich die VO

als Binnenland ohne Seeschiffe, die unter den Geltungsbereich fallen, voraussichtlich nicht anwenden wird.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr

COM(2021) 561 final 021/0205 (COD) 14.7.2021

Ziele: Der Kommissionsvorschlag ReFuelEU Aviation enthält erstmals eine Beimischungsverpflichtung für alternative Treibstoffe (fortschrittliche Biokraftstoffe und synthetische Treibstoffe) in der Luftfahrt. Das Mandat beginnt mit 2 % im Jahr 2025 und steigt sukzessive auf 63 % im Jahr 2050, wobei es ein eigenes Sub-Mandat für synthetische Treibstoffe geben soll.

Diese Treibstoffe müssen für jeden Flug getankt werden, der von einem EU-Flughafen startet, sofern dieser und die betreffenden Luftverkehrsunternehmen (und auch Anbieter der Business Aviation) eine bestimmte Mindestgröße erfüllen. Zudem müssen 90 % des benötigten Treibstoffs für den betreffenden Flug am EU-Flughafen getankt werden.

Stand: Seit September 2021 wurden die einzelnen Artikel in der Ratsarbeitsgruppe (RAG) Luftfahrt diskutiert, unter französischem Vorsitz wurde im Juni 2022 eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Unter tschechischem Vorsitz (2. Halbjahr 2022) konnte keine Einigung erzielt werden, da insbesondere der Punkt zur Inkludierung von sogenannten „low-carbon synthetic aviation fuels“ nach wie vor umstritten war. Der schwedische Vorsitz will dieses Dossier im 1. Halbjahr 2023 abschließen.

Österreichische Haltung: Österreich begrüßt die generelle Entwicklung des Dossiers und hofft, dass die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament bald abgeschlossen werden können. Dies wäre insofern zu begrüßen, als damit die verpflichtende Anwendung der Beimischungsverpflichtung bereits wie geplant ab 2025 zeitgerecht von allen betroffenen Marktteilnehmern vorbereitet und letztendlich umgesetzt werden kann.

Grundsätzlich wird ein hohes Ambitionsniveau in der Beimischungsverpflichtung unterstützt. Im Vergleich zur Allgemeinen Ausrichtung und dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag forciert das Europäische Parlament jedoch noch ambitioniertere Ziele.

Die Definition von SAF sollte sich möglichst eng an die ursprüngliche Formulierung im Kommissionsvorschlag halten, die Inkludierung von sogenannten low-carbon synthetic fuels wird abgelehnt. Zur Sicherstellung der Nachhaltigkeit dieser Treibstoffe sollen die betroffenen Bestimmungen aus der Erneuerbaren-Energie-RL angewendet werden. Mögliche Wettbewerbsverzerrungen durch Drittstaaten sollten mittels der Anti-Tankering-Maßnahme berücksichtigt werden und temporäre Unterstützung für den Markthochlauf in der EU sollte gewährt werden.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates
COM(2021) 559 final 2021/0223 (COD) 14.7.2021

Ziele: Als Beitrag zu den EU-Klimazielen 2030 hat die Europäische Kommission am 14.7.2021 einen Vorschlag für eine VO über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorgestellt, welche die bestehende RL 2014/94/EU ersetzen soll. Gemäß Kommissionsvorschlag soll es verpflichtende Mindestvorgaben für die Lade- und Betankungsinfrastruktur geben, mit Fokus auf rein emissionsfreie Antriebe. Generell sollen die Kilometer-Abstände auch grenzüberschreitend eingehalten werden. Auch soll die Stromversorgung von ruhenden Schiffen und Flugzeugen sichergestellt werden. Wesentlicher Bestandteil ist auch, die Bezahlung an der Lade- und Betankungsinfrastruktur zu vereinfachen und die Transparenz zu erhöhen. Vorgeschlagen wird ein Erfordernis von Zahlungskartenlesern bzw einer NFC-Funktion (Near Field Communication) für die Kartenzahlung an Ladestationen ab 50 kW sowie an H2-Tankstellen. Die Preisinformationen müssen vor dem Lade-/Tankvorgang angezeigt werden. Darüber hinaus sind angemessene, vergleichbare, transparente und nichtdiskriminierende Preise verpflichtend sowie eine eindeutige Darstellung von Preiskomponenten bei Strom-Ad-hoc-Zahlung vorgesehen. Ebenfalls sieht der Vorschlag Vorgaben für die Erstellung eines nationalen Strategierahmens sowie für die Berichterstattung über den Aufbau der Infrastruktur vor.

Stand: Der VO-Vorschlag wurde am 14.7.2021 im Rahmen des Fit for 55-Pakets vorgelegt. Im Dezember 2021 erfolgte die Vorlage eines Fortschrittsberichts; am 2.6.2022 nahm der TTE-Rat eine Allgemeine Ausrichtung an. Das Europäische Parlament stimmte seine Position am 19.10.2022 ab. Erste Trilogie fanden am 27.10.2022 und 13.12.2022 statt. Der schwedische Vorsitz will die Verhandlungen zügig abschließen.

Österreichische Haltung: Österreich sieht in dem Dossier einen wichtigen Beitrag zu dem im Regierungsprogramm verankerten Ziel der Klimaneutralität 2040. Gemeinsam mit den CO₂-Flottenstandards für Fahrzeuge ist diese VO der zweite wesentliche Baustein, um auch den Infrastrukturoberlauf zu beschleunigen. Für Österreich ist essentiell, dass ambitionierte Zielsetzungen sowohl für leichte Fahrzeuge (Pkw) als auch schwere Fahrzeuge gesetzt werden. Hinsichtlich der qualitativen Ziele gilt es europaweit einheitliche Standards zu schaffen und für Kund:innen bestmöglich für Transparenz und Klarheit zu sorgen. Das gilt sowohl für mehr Preistransparenz als auch für eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Bezahlmethoden, insbesondere bei Schnellladeinfrastruktur am TEN-T Netz.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus
COM(2021) 552 final 2021/0207 (COD) 14.7.2021

Ziele: Um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, wurde die europäische Luftfahrt 2012 im Emissionshandelssystem (EHS) inkludiert. Da jedoch die Emissionen der Luftfahrt innerhalb des EU EHS zwischen 2013 und 2019 um 27 % gestiegen sind, hat die vorliegende Überarbeitung des EHS das Ziel, dem gegenzusteuern. Dabei werden auch in der Luftfahrt die notwendigen Anpassungen, die mit dem EU Treibhausgas-Ziel von zumindest 55 % für 2030 und dem EU-Klimaneutralitätsziel 2050 verbunden sind, vorgenommen werden. Weiters wird die Umsetzung des ICAO-Klimaschutzinstruments CORSIA in Europa im Einklang mit dem EHS implementiert werden. Vom Emissionshandel betroffen sind grundsätzlich alle Luftfahrzeugbetreiber, die einen bestimmten Schwellenwert überschreiten und Flüge innerhalb der EU durchführen, sowie in die Schweiz, Norwegen und Island. Dafür müssen die Airlines entsprechend ihrer CO₂-Emissionen sogenannte Zertifikate einlösen. Einen Teil davon erhalten sie gratis zugeteilt (Gratisallokation), der Rest muss erworben werden. Diese Gratisallokation soll gemäß Vorschlag 2027 auslaufen, ebenfalls wird die Gesamtmenge der insgesamt verfügbaren Zertifikate reduziert werden.

Stand: Ein Vorschlag für eine Revision der EU EHS-RL wurde als Teil des Fit for 55-Pakets im Juli 2021 vorgestellt, die Verhandlungen in der RAG wurden dazu im September 2021 aufgenommen. Beim Rat Umwelt am 28.6.2022 wurde eine Allgemeine Ausrichtung

erreicht. Der erste Trilog fand am 6.9.2022 statt. Mit einem formalen Abschluss wird Anfang 2023 gerechnet.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützte in Übereinstimmung mit dem Regierungsprogramm das höhere Ambitionsniveau im EHS und arbeitete am Legislativvorschlag konstruktiv mit. Daher wird die erfolgte Einigung mit dem Europäischen Parlament begrüßt, einige wichtige Elemente (komplementäre Anwendung von CORSIA in Europa, Erfassung von non-CO₂-Emissionen, Unterstützung in der Verwendung von nachhaltigen Treibstoffen) werden in den kommenden Jahren noch näher behandelt werden müssen. Zu beachten ist dabei, dass es durch die Implementierung von CORSIA in Europa weder zu einer rechtlichen Einschränkung in der Anwendung und Ausgestaltung des EHS kommen darf, noch die Umweltintegrität des EU-EHS unterlaufen werden soll.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)

COM(2020) 597 final 22.9.2020

COM(2013) 410 final 2013/0186 (COD) 11.6.2013

Ziele: Die Initiative zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky – SES) wurde im Jahr 1999 eingeleitet, um die Leistung des Flugverkehrsmanagements (Air Traffic Management – ATM) und der Flugsicherungsdienste (Air Navigation Services – ANS) durch eine stärkere Integration des europäischen Luftraums zu verbessern. Vom neu geplanten SES 2+-Rechtsrahmen werden erhebliche Vorteile erwartet, denn verglichen mit 2004 könnten mit der Umsetzung des SES 2+ ab dem Jahre 2025-2030 die Luftraumkapazität erhöht und die Kosten des ATM idealerweise reduziert, die Sicherheit verbessert und eine CO₂-Reduktion in der Luftfahrt von bis zu 10 % in Europa erreicht werden.

Stand: Die Europäische Kommission hat ihren Vorschlag am 22. September 2020 präsentiert. Bei den RAG-Sitzungen unter deutschem Vorsitz wurden die einzelnen Kapitel des Vorschlages und die Änderungen der EASA-Grundverordnung mit den Mitgliedstaaten durchbesprochen.

Viele Mitgliedstaaten beanstandeten, dass der Vorschlag unter anderem massive organisatorische Änderungen und Kompetenzverschiebungen auf allen Ebenen (nationale Aufsichtsbehörde, Flugsicherungsorganisation, EU-Agenturen) nach sich zieht.

Der portugiesische Vorsitz hat die Verhandlungen weitergeführt, die in der Festlegung einer Allgemeinen Ausrichtung durch den TTE-Rat gemündet haben. Unter slowenischem Vorsitz (2. Halbjahr 2021) wurde mit den Trilog-Verhandlungen begonnen (Kapitel 4 Netzwerkmanagement). Eine Einigung konnte nicht erzielt werden.

Während des französischen Vorsitzes (1. Halbjahr 2022) lag der Fokus auf anderen Themen als SES 2+. Erst gegen Ende der Vorsitzperiode wurden einige – weitgehend erfolglose – Versuche unternommen, im Kapitel 3 betreffend Leistungserbringung und Leistungsschema Fortschritte zu erzielen.

Unter dem tschechischen Vorsitz (2. Halbjahr 2022) wurden die Bemühungen, den SES 2+-Vorschlag voranzubringen, wieder verstärkt. Neben den Kapiteln 2 betreffend die Struktur und Unabhängigkeit der Aufsichtsbehörden und 3, welches das Leistungsschema behandelt, wurde das Hauptaugenmerk wiederum auf Kapitel 4 zum Netzwerkmanagement gelegt. In diesem Kapitel wurden gute Fortschritte erzielt, so dass wichtige Fragen abgeschlossen werden konnten, jedoch in einigen wesentlichen Punkten weiterhin große Differenzen bestehen.

Österreichische Haltung: Der Verkehrsanstieg nach der Covid-Krise hat gezeigt, dass die wesentlichsten Herausforderungen, wie unter anderem das Verkehrswachstum, die Kapazitätsengpässe sowie die langsame Integration neuer Technologien nach wie vor aktuell sind. Im Allgemeinen wird Österreich all jene Maßnahmen unterstützen, die das Air Traffic Management System effizienter machen, wobei eine hohe Flugsicherheit jedenfalls immer gewahrt bleiben muss. Europa braucht zweifellos starke, gemeinsame Regeln auch im Bereich der Flugsicherung, aber es darf dabei nicht außer Acht gelassen werden, dass Europa kein homogenes Gebilde ist, sondern lokale Besonderheiten existieren, die Berücksichtigung finden müssen.

Um Luftraumüberlastung und suboptimale Flugrouten besser zu bewältigen, stärkt der Kommissionsvorschlag den netzwerkzentrierten Ansatz. Die Europäische Kommission schlägt auch vor, neue Netzwerkfunktionen hinzuzufügen sowie die Rollen und Aufgaben für den Netzwerkmanager zu erweitern. Unter anderem wird das Management der Planung, Überwachung und Koordination von Umsetzungsaktivitäten für die Ausrollung

von Infrastruktur im europäischen ATM-Netzwerk neu als Netzwerkfunktion festgelegt. Österreich unterstützt die Koordinationsfunktion im Hinblick auf eine synchronisierte Planung aller Akteur:innen und eine effektive und effiziente Modernisierung der ATM-Infrastruktur. Die Entscheidung über die zu setzenden Infrastrukturmaßnahmen muss jedoch bei den Mitgliedstaaten bzw. den von ihnen benannten Anbietern von Flugsicherungsdiensten verbleiben.

Österreich unterstützt auch generell die Stärkung der Netzwerkperspektive, betont aber gleichzeitig die Notwendigkeit, die besonderen Anforderungen auf nationaler und regionaler Ebene zu berücksichtigen. Die Netzwerkfunktionen dürfen nicht allein vom Netzwerkmanager ausgeführt werden, seine Aufgaben müssen auf eine mitwirkende Rolle beschränkt bleiben. Dementsprechend fordert Österreich eine eindeutige Abgrenzung zwischen den Kompetenzen und Verantwortlichkeiten von Netzwerkmanagern, Mitgliedstaaten, Flugsicherungsdienstleistern, Militär und anderen Interessensträger:innen.

Angesichts der Überlappung zwischen den Netzwerkfunktionen und den Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten wünscht Österreich eine klare Bezugnahme auf die Hoheitsrechte der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und auf ihre Verantwortlichkeiten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und die Verteidigung sowie auf ihre Verantwortlichkeiten in Bezug auf nationale Luftraumstrukturen.

Eine weitere Forcierung des SES 2+-Vorschlags macht nur Sinn, wenn dieser in den Problembereichen Kapazität und Umweltleistung/Klimaschutz eine umfassende Verbesserung gegenüber dem Status quo bringt.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Fähigkeit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, als Leistungsüberprüfungsgremium für den einheitlichen europäischen Luftraum zu handeln

COM(2020) 577 final 2020/0264 (COD) 22.9.2020

Ziele: Im Rahmen des Vorschlags SES 2+ wurde zusätzlich ein Vorschlag zur Abänderung der EASA-Grundverordnung (VO (EU) 2018/1139) übermittelt, um für die Überprüfung der

Erfüllung der Leistungsziele ein neues institutionalisiertes Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body) zu schaffen.

Stand: In Bezug auf diesen Vorschlag hat unter deutschem Vorsitz eine große Mehrheit der Mitgliedstaaten von Anfang an deutlich gemacht, dass sie es vorziehen, dass das Leistungsüberprüfungsgremium eine rein beratende Funktion behält und nicht innerhalb der Strukturen der EASA etabliert wird. Darüber hinaus wurde auch die von der Europäischen Kommission im geänderten Neufassungsvorschlag vorgeschlagene Wirtschaftsbescheinigung in eine Reihe von Wirtschaftsanforderungen umgewandelt, die in den Entwurf der geänderten EASA-Grundverordnung aufgenommen wurden.

Der portugiesische Vorsitz hat die Verhandlungen weitergeführt, die in der Festlegung einer Allgemeinen Ausrichtung durch den TTE-Rat gemündet haben. Gemäß dem Kompromissvorschlag sind die Mitgliedstaaten weiterhin für den Leistungsplanungsprozess verantwortlich, während die Europäische Kommission die Übereinstimmung der Leistungspläne mit den EU-weiten Leistungszielen mit Unterstützung des Leistungsüberprüfungsgremiums als rein beratende Funktion überprüft.

Unter slowenischem Vorsitz wurde die gegenständliche VO aufgrund der fundamentalen Differenzen in den Ansichten mit geringerer Priorität behandelt, so dass keine weiteren Kompromisse erzielt werden konnten.

Während des französischen Vorsitzes lag der Fokus auf anderen Themen als SES 2+. Erst gegen Ende der Vorsitzperiode wurden einige – weitgehend erfolglose – Versuche unternommen, im Bereich Leistungsschema und Leistungsüberprüfungsgremium Fortschritte zu erzielen.

Unter dem tschechischen Vorsitz wurden die Bemühungen, den SES 2+-Vorschlag voranzubringen, wieder verstärkt. Der tschechische Vorsitz hat einige Positionspapiere zum Leistungsüberprüfungsgremium vorgelegt, die jedoch nicht die notwendige Zustimmung durch die Mitgliedstaaten fanden. Diese haben wiederholt die Position vertreten, dass das Leistungsüberprüfungsgremium eine rein beratende Funktion behalten und nicht innerhalb der Strukturen der EASA etabliert werden solle. Die Diskussion über das Leistungsüberprüfungsgremium hat letztlich inhaltlich keinen nennenswerten Fortschritt, verglichen mit dem Stand während des französischen Vorsitzes erfahren.

Österreichische Haltung: Im Allgemeinen wird Österreich all jene Maßnahmen unterstützen, die das Air Traffic Management System effizienter machen, wobei eine hohe Flugsicherheit jedenfalls immer gewahrt bleiben muss.

Die vorgeschlagene Neuaufstellung des Leistungsüberprüfungsgremiums könnte jedoch den Intentionen des SES 2+-Vorschlags widersprechen und Ineffizienzen kreieren. Österreich ist – wie viele andere Mitgliedstaaten – der Meinung, dass das aktuelle Leistungsschema mit einer beratenden Funktion des Leistungsüberprüfungsgremiums und der Rechtssetzung durch die Europäische Kommission im Komitologieverfahren gut funktioniert.

Eine Etablierung des Leistungsüberprüfungsgremiums als eigenständige Einheit unter dem Dach der EASA würde trotz aller vorgesehenen Regelungen die Unabhängigkeit des Leistungsüberprüfungsgremiums in Frage stellen. Österreich unterstützt eine Stärkung und Erweiterung des Leistungsüberprüfungsgremiums im Hinblick auf die Personalausstattung und die verfügbare Expertise, jedoch muss das Leistungsüberprüfungsgremium in rein beratender Funktion tätig bleiben.

Eine Übertragung von regulatorischer Kompetenz an das Leistungsüberprüfungsgremium stellt das Rechtsetzungsgefüge des Leistungsschemas in Frage und unterminiert etablierte Mechanismen, ohne gleichzeitig einen erkennbaren Mehrwert durch die vorgesehene Kompetenzübertragung zu schaffen. Daher vertritt Österreich die Position, dass die regulatorischen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Leistungsschema weiterhin von der Europäischen Kommission im etablierten Komitologieverfahren mit dem Single Sky Committee wahrgenommen werden müssen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur 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) 130 final 2013/0072 (COD) 13.3.2013

Ziele: Die VO 261/2004 regelt im Wesentlichen die Ansprüche bei Annullierung, Verspätung und Nichtbeförderung von Passagierflügen und soll ein hohes Schutzniveau

für Konsument:innen gewährleisten. Die VO ist bereits seit 2005 in Kraft und der Markt hat sich seither stark verändert (zB Billigflüge), zudem ist wegen Regelungslücken eine große Zahl von EuGH-Verfahren die Folge, was den schon nicht einfach verständlichen Verordnungstext zusätzlich „belastet“. Ziele sind daher Rechtssicherheit sowie infolge der Pandemiesituation auch höhere Krisenfestigkeit und eine klarere und einfachere Sprache der Regelung, die für alle Konsument:innen verständlich verfasst sein soll und eine einfachere Durchsetzung der Rechte ermöglicht.

Stand: Durch die Covid-Krise wurden die Arbeiten an der grundsätzlichen Revision der VO eingestellt. Zu Beginn der Krise wurde diskutiert, ob Fluglinien den Passagier:innen annullierte Flugtickets auch ohne deren Zustimmung in Form von Gutscheinen erstatten können sollten („Gutscheinlösung“). Eine solche Gutscheinlösung scheiterte am starken Widerstand der Europäischen Kommission und einiger Mitgliedstaaten. 2021 wurden die Arbeiten an der grundsätzlichen Revision der VO 261/2004 nicht wiederaufgenommen, da die Auswirkungen der Krise noch nicht absehbar waren.

Der EU-Rechnungshof (EU-RH) veröffentlichte im Juni 2021 einen Sonderbericht zu den Fluggastrechten während der Covid-Krise. Er betonte, dass es sich dabei nicht um ein Audit spezifisch zur Fluggastrechte-VO handelt, sondern dass das Hauptaugenmerk allgemein auf die Situation der Fluggastrechte während der Covid-Krise gelegt wurde. Hervorgehoben wurde vor allem, dass das Recht auf Rückerstattung bei gestrichenen Flügen von vielen Luftfahrtunternehmen ignoriert und den Fluggästen stattdessen Gutscheine gleichsam „aufgezwungen“ wurden. Als besonders schwierig hat sich die Rechtsdurchsetzung erwiesen, wenn Vermittler:innen an der Buchung beteiligt waren. Insgesamt hat sich gezeigt, dass der Rechtsrahmen nicht vollständig und nicht krisenfest ist. Der RH kritisierte auch, dass es keine Insolvenzabsicherung bzw. Absicherung von Gutscheinen gibt.

Die Europäische Kommission ist nach wie vor der Auffassung, dass der Änderungsvorschlag zur VO 261/2004 aus dem Jahr 2013 noch „fit for purpose“ ist.

Einige Mitgliedstaaten sprachen sich im Rahmen der Diskussion des Sonderberichtes für eine baldige Revision der VO 261/2004 aus, da diese keine ausreichende Rechtssicherheit bieten würde. Andere hingegen sahen in der Pandemiekrise nicht den richtigen Zeitpunkt für die allgemeine Überarbeitung der Fluggastrechte, da die längerfristigen Auswirkungen noch nicht abgeschätzt werden können. Die kommende Präsidentschaft wird die Verhandlungen zur Revision der VO 261/2004 voraussichtlich nicht aufnehmen.

Österreichische Haltung: Ziel der grundsätzlichen Revision sollte es sein, einfache klare Definitionen und Regelungen zu schaffen, die für alle Konsument:innen leicht verständlich sind und eine rasche effiziente Durchsetzung der Rechte ermöglichen.

Österreich sprach sich gegen eine Gutscheinelösung aus, befürwortete jedoch die Verlängerung der in der Praxis während der Krise nicht einhaltbaren 7-tägigen Rückerstattungsfrist bei gleichzeitiger Einräumung eines aktiven Wahlrechts hinsichtlich eines Gutscheins. Österreich sprach sich außerdem gegen ein separates Krisenregime bei den Fluggastrechten aus.

2.1.2 Neue Initiativen

2.1.2.1 Ein Europäischer Grüner Deal – Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs

Internationaler Güter- und Personenverkehr – Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 AEUV, 2. Quartal 2023)

Ziele: Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs voraussichtlich durch eine Überarbeitung der Güterverkehrskorridor-VO 913/2010 sowie der Triebfahrzeugführer-RL 2007/59

Stand: Es liegen derzeit noch keine Informationen vor. Das Paket ist für das 2. Quartal 2023 geplant.

Österreichische Haltung: Österreich begrüßt grundsätzlich Maßnahmen, die auf eine Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs abzielen. Die konkreten Vorschläge bleiben abzuwarten.

Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 AEUV, 2. Quartal 2023)

Ziele: Die Europäische Kommission hat erneut vor, die RL 96/53/EG des Rates über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen schwerer Nutzfahrzeuge als Teil der

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und ihres Aktionsplans zu überarbeiten. Die aktuell geltenden Vorschriften werden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Effizienz, Relevanz, Kohärenz und ihres EU-Mehrwerts bewertet.

Stand: Es liegen noch keine Informationen zum Revisionsvorschlag vor.

Österreichische Haltung: Österreich hält weiterhin an der ablehnenden Haltung gegen jegliche Erhöhung von Maßen und Gewichten fest. Ein Einsatz von derartigen Fahrzeugen hätte massive negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Umwelt, erfordert zusätzliche Milliardeninvestitionen in die Infrastruktur und bewirkt insgesamt eine enorme Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

Überarbeitung der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 AEUV, 2. Quartal 2023)

Ziele: Es handelt sich hier um einen erneuten Versuch der Europäischen Kommission, die RL 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten zu revidieren. Ziel der Überarbeitung der RL ist es, eine Erhöhung des Anteils der Schiene, des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehr zu erleichtern und die Treibhausgasemissionen im Einklang mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 sowie andere negative externe Effekte zu reduzieren. Im erwarteten Revisionsvorschlag scheint das Abstellen auf den multimodalen anstelle des (enger gefassten) Kombinierten/Intermodalen Verkehrs sowie eine komplett neue Herangehensweise zur Bestimmung der Länge des (Straßen-)Vor- und Nachlaufs zu einer der größten Herausforderungen zu zählen.

Stand: Es liegen noch keine schriftlichen Informationen zum Revisionsvorschlag vor. Hinweise zum Inhalt ergeben sich nur aus der diesbezüglichen Stakeholder-Konsultation.

Österreichische Haltung: Aus der Sicht Österreichs ist grundsätzlich die Überarbeitung der bestehenden RL 92/106/EWG, insbesondere im Lichte des Europäischen Grünen Deals und dem österreichischen Ziel eines klimaneutralen Verkehrssystems 2040, zu begrüßen.

Wie aus der aktuellen Stakeholder-Konsultation vorerst abzulesen ist, wird im erwarteten neuen Revisionsvorschlag offenbar überlegt, die Anerkennung der bisher üblichen Vorteile für den Kombinierten Verkehr nun aufgrund einer CO₂-Emissionsberechnung für Gütertransporte, basierend auf dem neu geplanten Instrument „Count EU Emission“ durchzuführen (Anm.: derzeit keine näheren Informationen bekannt). Daraus ergibt sich die Gefahr von sehr langen Vor- und Nachläufen auf der Straße, die insbesondere dann nicht im Interesse Österreichs liegen würden, wenn österreichisches Gebiet ausschließlich von diesen Straßenvor- und -nachläufen betroffen wäre (weil die Bahnverlagerung im Ausland stattfindet), aber die mit dem intermodalen Verkehr verbundenen Vorteile (z.B. 44 t höchstzulässiges Gesamtgewicht) erlaubt werden müssten. Aus österreichischer Sicht sollte das Hauptziel der Revision der RL die Verlagerung auf die Schiene auf möglichst langen Strecken sein und zwar nicht nur zur Einsparung von CO₂-Emissionen, sondern auch unter Berücksichtigung der Energieeffizienz (die bei der Schiene deutlich höher als bei der Straße ist) sowie anderer Faktoren (wie Luft- und Wasserverschmutzung, Lärmbelästigung, Stau- und Unfallkosten sowie Verlust an Biodiversität). Da der Kombinierte Verkehr durch die Verknüpfung der Verkehrsträger spezifische Anforderungen hat, die gegenüber monomodalen Transporten zu einem Mehraufwand in der Abwicklung führen, sollte der Fokus der Überarbeitung der bestehenden RL nach wie vor auf der Beibehaltung bestehender und Ausdehnung auf weitere anreizstiftende Maßnahmen für den Kombinierten/Intermodalen Verkehr liegen.

2.1.2.2 Ein Europa für das digitale Zeitalter – Patentreizpaket

Zwangslizenzierung von Patenten

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2023)

Ziele: Ziele des neuen Lizenzsystems sind ein einheitliches, harmonisiertes System und eine gestärkte Widerstandsfähigkeit sowie strategische Unabhängigkeit Europas in Krisenzeiten. Zusätzlich sollen Exporte von zwangslizenzierten Gütern sowohl ins EU-Inland, als auch ins EU-Ausland erleichtert werden.

Stand: 2022 wurde zur öffentlichen Stellungnahme und Evidenzerhebung für eine verbesserte Harmonisierung und Koordinierung zwischen den EU-Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission zum Zwangslizenzsystem aufgerufen. Zudem holt die Europäische Kommission Meinungen zu dem Verfahren für Zwangslizenzen für

Arzneimittel ein, die für den Export in Nicht-EU-Länder bestimmt sind. Für das 2. Quartal 2023 wird ein konkreter Legislativvorschlag erwartet.

Österreichische Haltung: Aus österreichischer Sicht ist die Konformität mit Art. 31 TRIPS (Übereinkommen über handelsbezogene Aspekte der Rechte des geistigen Eigentums) für die Konzipierung einer EU-Regelung zentral. Danach soll die Zwangslizenz nur dann zum Einsatz kommen, wenn entweder zuvor unternommene Bemühungen um freiwillige Lizenzierung binnen angemessener Frist erfolglos blieben, oder ein nationaler Notstand oder sonstige Umstände von äußerster Dringlichkeit vorliegen. Die Covid-19-Pandemie hat gezeigt, dass Technologietransfer innerhalb der EU in Krisenzeiten gut funktioniert hat und die Kooperation zwischen verschiedenen privaten Akteur:innen und Sektoren rege war. So kam es innerhalb der gesamten EU zu nur einer einzigen Zwangslizenzierung seitens Ungarn für das Medikament Remdesivir. In Österreich wurde noch nie eine Zwangslizenz aus öffentlichem Interesse erteilt. Dies zeigt den geringen Anwendungsrahmen der Regelung.

Bei der Anpassung der EU-Rechtslage muss überdies auch hinsichtlich der strengen Prüfung pro Einzelfall TRIPS Konformität gewährleistet werden

Darüber hinaus erscheint eine neue Debatte um die Regelung sinnvoll, da nicht nur die reine Existenz des Rechtsinstruments der Zwangslizenz, sondern auch ihre tatsächliche Einsatzfähigkeit und Effizienz sichergestellt sein sollten. Sowohl das oben beschriebene Exportverbot, als auch die zersplitterten Nationalregelungen stehen dem derzeit entgegen.

Standardessenzielle Patente

(legislativ und nicht legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, 2. Quartal 2023)

Ziele: Die Initiative stützt sich auf drei politische Säulen, die durch geeignete legislative und nichtlegislative Instrumente unterstützt werden:

- Verbesserung der Transparenz in Bezug auf standardessenzielle Patente (SEP) durch die Verpflichtung zur Offenlegung und Aktualisierung bestimmter Informationen, um die öffentlich zugänglichen Informationen zu verbessern und die Einführung eines Systems zur Beurteilung der Essenzialität durch unabhängige Dritte unter der Leitung und Kontrolle einer unabhängigen Stelle;

- Klärung verschiedener FRAND-Aspekte (Fair, Reasonable and Non-Discriminatory) durch die Entwicklung von Leitlinien und/oder Verfahren für die Präzisierung des FRAND-Konzepts, die Aushandlung von FRAND-Bedingungen und die Bestimmung der geeigneten Lizenzierungsebene(n) in einer Wertschöpfungskette;
- Verbesserung der Wirksamkeit und Effizienz der Rechtsdurchsetzung, z.B. durch Anreize für Mediation, Schlichtungs- und/oder Schiedsverfahren.

Stand: 2022 wurde zur öffentlichen Stellungnahme und Evidenzerhebung für einen neuen Rahmen von SEP-Lizenzierung aufgerufen.

Für das 2. Quartal 2023 wird ein konkreter Legislativ- und Nicht-Legislativvorschlag erwartet.

Österreichische Haltung: Grundsätzlich sind Bestrebungen zur Sicherstellung eines reibungslosen Zugangs zu standardisierter Technologie sowie die kontinuierliche Beteiligung an Normungsprozessen positiv zu bewerten und zu begrüßen. Ein verbessertes SEP-Lizenzierungssystem sollte allerdings sowohl im Interesse der SEP-Inhaber:innen als auch der Implementierer:innen (insbesondere Start-ups und KMU) ausgestaltet sein.

2.1.2.3 Eine Wirtschaft im Dienste der Menschen – Wettbewerbsfähige und effiziente Nutzung von Flughafenskapazitäten

Überarbeitung der Zeitnischenverordnung

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 100 AEUV Absatz 2, 3. Quartal 2023)

Ziele: Die VO 95/93 regelt die Zuweisung der verfügbaren Slots (Zeitnischen) für Starts und Landungen von Luftfahrzeugen. Ziel ist es zu gewährleisten, dass Slots auf Flughäfen mit Kapazitätsengpässen effizient genutzt und auf eine neutrale, diskriminierungsfreie und transparente Weise verteilt werden. Dafür werden Slotkoordinator:innen bestimmt; in Österreich wird diese Funktion durch die Schedule Coordination Austria GmbH ausgeübt. Durch eine bereits vor der Krise geplante Evaluierung und etwaige Anpassung der VO soll noch mehr Effizienz sichergestellt werden.

Im Zusammenhang mit Covid gab es mehrere krisenbedingte Anpassungen der VO. Der Europäischen Kommission wurde mittels delegierten Rechtsakten die Möglichkeit gegeben, die Slot-Nutzungsrate an die jeweilige aktuelle Situation anzupassen.

Stand: Die Europäische Kommission kündigte beim Treffen der EU-Generaldirektor:innen der Zivilluftfahrt Ende 2022 einen neuen Vorschlag zur allgemeinen Überarbeitung der Zeitnischen-VO für das Jahr 2023 an. Dabei gehe es vor allem auch darum, das Regulativ krisenfester zu machen. Darüber hinaus wolle man sich auch mit Themen wie der Unabhängigkeit der Slotkoordinator:innen, der Erleichterung des Markteintritts neuer Luftfahrtunternehmen, der Länge der Slotserien in den jeweiligen Saisonen, der Möglichkeit des Zeitnischenhandels sowie der Einbeziehung von Umwelt-, Konnektivitäts- und Wettbewerbskriterien beschäftigen. Ferner hat die Europäische Kommission die Überlegung kommuniziert, die bisherige Zeitnischen-Mindestnutzungsrate von 80 % auf 85 % oder gar 90 % zu erhöhen.

Österreichische Haltung: Da bisher kein konkreter Vorschlag vorliegt, nimmt Österreich zunächst eine abwartende Position ein. Eine zukünftige Erhöhung der Slot-Nutzungsrate auf 90 % erscheint jedoch aus aktueller Sicht und im Kontext der immer noch reduzierten Slot-Nutzungsrate im Winterflugplan 2022/2023 (70 %) eher fragwürdig.

2.1.2.4 Ein stärkeres Europa in der Welt

**Sicherheits- und verteidigungspolitische Dimension der Weltraumpolitik:
Gemeinsame Mitteilung über eine EU-Weltraumstrategie für Sicherheit und
Verteidigung**
(nicht legislativ, 2. Quartal 2023)

Ziele: Die EU-Weltraumstrategie für Sicherheit und Verteidigung ist ein wichtiger Baustein des Strategischen Kompasses für die Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU bis 2030, welcher im März 2022 vom Rat gebilligt wurde. Ziel dieses Aktionsplanes/Kompasses ist es, die Resilienz und strategische Autonomie der EU und ihrer Verteidigungsfähigkeiten zu stärken. Der Weltraum ist dabei von strategischer Bedeutung für die Handlungsfreiheit und die Sicherheit der EU. Zugleich wird der Weltraum überfüllt und immer umkämpfter und ist von einer wachsenden Konkurrenz der Mächte geprägt. Die neue EU-Weltraumstrategie für Sicherheit und Verteidigung soll

daher zu einer gemeinsamen Einschätzung der weltraumbezogenen Risiken und Bedrohungen führen, um eine bessere und raschere Reaktion auf Krisen zu ermöglichen, die Widerstandsfähigkeit zu erhöhen und auch die mit dem Bereich Weltraum verbundenen Vorteile und Chancen voll zu nutzen. Insbesondere sollen für den Fall von Angriffen aus dem Weltraum oder Bedrohungen von Weltraumressourcen Krisenreaktions- und Solidaritätsmechanismen zur gegenseitigen Unterstützung entwickelt werden. Die Europäische Kommission und der Europäische Auswärtige Dienst fördern beim weiteren Auf-/Ausbau der EU-Weltrauminfrastruktur einen Ansatz des „konstruktionsbedingten doppelten Verwendungszwecks“ („Dual use“), um neue widerstandsfähige Dienste anzubieten, die auch den staatlichen Bedarf im Verteidigungsbereich abdecken können.

Stand: Es fanden bis dato mehrere Workshops der Europäischen Kommission und des Europäischen Auswärtigen Dienstes mit den EU-Mitgliedstaaten zur Sondierung und Bewertung der oben dargestellten Aspekte und der Konkretisierung der nächsten Schritte statt. Die gemeinsame Mitteilung der Europäischen Kommission und des Europäischen Auswärtigen Dienstes über eine EU-Weltraumstrategie für Sicherheit und Verteidigung ist für Ende März 2023 geplant.

Österreichische Haltung: Österreich steht der neuen Initiative grundsätzlich positiv gegenüber, damit dieses Thema auf internationaler Ebene nicht nur von Nicht-EU-Staaten (insb. USA, China) besetzt und bestimmt wird, allerdings muss der finale Vorschlag abgewartet werden.

Maritime Sicherheit: Gemeinsame Mitteilung über die Aktualisierung der EU-Strategie für maritime Sicherheit (nicht legislativ, 1. Quartal 2023)

Ziele: Die Aktualisierung erfolgt, um sicherzustellen, dass die Strategie auch in Zukunft ihren Zweck erfüllt. Hierbei wird insbesondere den jüngsten geopolitischen Entwicklungen, den wachsenden Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Umweltbedrohungen sowie der raschen Zunahme von Bedrohungen und Herausforderungen der maritimen Sicherheit in Bereichen wie Cyber- und Hybrid-Kriminalität Rechnung getragen. Der Schutz des Meeresraumes ist eine Voraussetzung für die Wahrung der strategischen Interessen der EU, wie insbesondere die Freiheit der Schifffahrt, die Kontrolle der Außengrenzen und die Versorgung mit wesentlichen

Materialien. Die EU-Strategie für maritime Sicherheit aus dem Jahr 2014 und ihr überarbeiteter Aktionsplan (2018) stellen die Grundlage für diese Mitteilung dar. Die Aktualisierung hat insbesondere auch im Hinblick auf eine Angleichung an den kürzlich angenommenen Strategischen Kompass, die Mitteilung über Multilateralismus, den Europäischen Grünen Deal, die Agenda für die internationale Meerespolitik und den neuen Ansatz für eine nachhaltige, blaue Wirtschaft zu erfolgen.

Stand: Die Aktualisierung wird auf den Schlussfolgerungen des Rates vom 22. Juni 2021 zur maritimen Sicherheit aufbauen. Die Vorbereitung der gemeinsamen Stellungnahme befindet sich derzeit in der finalen Phase und soll unter schwedischem Vorsitz beendet werden. Voraussichtlich wird die Vorlage durch die Europäische Kommission im 1. Quartal 2023 erfolgen.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt grundsätzlich alle Initiativen, die auf den Schutz des Klimas und der Umwelt sowie eine Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit des Seeverkehrs abzielen. Für Österreich als Binnenland ohne Seeschiffe wird die faktische Bedeutung der Erklärung jedoch relativ gering sein.

2.1.3 REFIT-Initiativen

2.1.3.1 Ein Europäischer Grüner Deal

Überarbeitung des Pakets zur Verkehrssicherheit

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 AEUV, 3. Quartal 2023)

Richtlinie 2014/45/EG über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen

Richtlinie 2014/47/EG über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen

Richtlinie 1999/37/EG, geändert durch die Richtlinie 2014/46/EU über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge

Ziele: Die spezifischen Ziele sind die Gewährleistung des Funktionierens moderner elektronischer Sicherheitsbauteile, fortschrittlicher Fahrerassistenzsysteme und automatisierter Funktionen während der Lebensdauer der Fahrzeuge, weiters die

Durchführung aussagekräftiger Emissionsprüfungen während der Fahrzeugkontrollen, die Verbesserung der elektronischen Speicherung und des Austauschs einschlägiger Daten zur technischen Überprüfung von Fahrzeugen und zum Fahrzeugidentifizierungsstatus zwischen den EU-Mitgliedstaaten sowie die Erleichterung der Digitalisierung von Verwaltungsdokumenten und -bescheinigungen.

Stand: Erste Vorerhebungen seitens der Europäischen Kommission haben begonnen, bisher wurde jedoch kein Entwurf vorgelegt.

Österreichische Haltung: Derzeit liegt noch kein Entwurf vor. Grundsätzlich wird die weitere Digitalisierung insoweit unterstützt, als dadurch ein Mehrwert für Bürger:innen und Unternehmen und eine Verwaltungsvereinfachung realisiert werden können, ohne ungerechtfertigten Mehraufwand oder Kosten zu erzeugen. Neue Methoden und Messverfahren im Rahmen der Fahrzeugüberprüfung müssen verhältnismäßig sein (d.h. die Kosten und der Aufwand müssen in einem geeigneten Verhältnis zum Nutzen iSd Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit stehen). Die Einführung eines neuen Verfahrens zur Messung der Partikelzahl bei regelmäßiger technischer Überwachung und technischer Unterwegskontrolle wird ausdrücklich unterstützt. Bevor neue Überprüfungsverfahren elektronischer Systeme eingeführt werden können, müssen die bestehenden Vorschriften an die Gegebenheiten angepasst werden, sodass diese auch in der Praxis umgesetzt werden können. Die Einfügung neuer Fahrassistenzsysteme und automatisierter Funktionen sollte den Zweck haben, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, muss aber jeweils auch immer unter dem Blickwinkel der Dekarbonisierung betrachtet werden. Digitalisierung und Automatisierung sind nicht als Selbstzweck zu betrachten, sondern müssen die Ziele Österreichs im Verkehrsbereich unterstützen.

2.1.3.2 Ein Europa für das digitale Zeitalter

Überarbeitung der EU-Vorschriften über harmonisierte Binnenschiffahrtswegverkehrsleistungen

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 AEUV, 3. Quartal 2023)

Ziele: Die EU-Vorschriften über harmonisierte Binnenschiffahrtswegverkehrsleistungen sind für einen sicheren und effizienten Binnenschiffsverkehr in der EU unerlässlich und unterstützen das Verkehrs- und Transportmanagement. Darüber hinaus bestimmen sie

den Interoperabilitätsrahmen für digitale Binnenschiffahrtinformationsdienste. Das Ziel der Überarbeitung der Vorschriften für harmonisierte Binnenschiffahrtinformationsdienste ist die Anpassung an neue digitale Entwicklungen, die Straffung technischer Standards, die Beschleunigung der Verfahren im Zusammenhang mit Binnenschiffahrtinformationsdiensten und die Behebung von Mängeln wie etwa die grenzüberschreitende Ineffizienz. Es soll für die Mitgliedstaaten eine Verpflichtung zur Implementierung und Entwicklung der Informationsdienste auf effiziente, erweiterbare und interoperable Weise geschaffen werden. Diesem Vorhaben kommt auch im Zusammenhang mit dem Europäischen Grünen Deal und der angestrebten Verlagerung der Beförderung von Gütern auf den Binnenschiffsverkehr große Bedeutung zu. Daher besteht die Notwendigkeit, durch Digitalisierung ineffiziente Navigation und Verkehrssteuerung zu verhindern und die Logistik zu verbessern.

Stand: Ein Vorschlag der Europäischen Kommission soll im 4. Quartal 2023 vorgelegt werden.

Österreichische Haltung: Aus österreichischer Sicht wird dieses Vorhaben sehr begrüßt, es handelt sich um ein seit Langem von Österreich gefordertes Vorhaben zur Stärkung der Digitalisierung und zur Attraktivierung der Binnenschiffahrt.

2.1.3.3 Eine Wirtschaft im Dienste der Menschen

Überarbeitung des Rechtsrahmens für die Passagierrechte

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 AEUV, 2. Quartal 2023)

Ziele: Mit dieser Initiative im Rahmen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität sollen die Passagierrechte und die Resilienz des Rechtsrahmens in Krisensituationen und Krisenzeiten gestärkt wie auch die Rechtsdurchsetzung verbessert werden. Auch soll ein neuer Rechtsrahmen geschaffen werden, der alle Verkehrsträger umfasst (multimodale Tickets).

Stand: Derzeit wird eine Studie erarbeitet, die in der geplanten Folgenabschätzung Berücksichtigung finden soll. Dabei werden mögliche Maßnahmen zu folgenden Regelungsbereichen untersucht: Schutz bei Liquiditätskrise oder Insolvenz des

Verkehrsunternehmens (Ticketkostenrückerstattung bzw Rückholung der Passagier:innen), Rückerstattung von Ticketkosten bei Buchung über einen zwischengeschalteten Vermittler („intermediary“), Rückerstattung der Ticketkosten bei Stornierung durch Passagier:innen selbst im Zusammenhang mit einer Großkrisensituation, unzureichender Schutz der Passagier:innen bei multimodalen Reisen, verbesserte Rechtsdurchsetzung der Passagierrechte in allen Verkehrssektoren.

Die Regelungen betreffend Fluggastrechte, die bereits im Kommissionsvorschlag zur Revision der VO (EG) Nr. 261/2004 aus dem Jahr 2013 enthalten sind, sind nicht Gegenstand dieser Studie.

Da die Materie auf Grund der Einbeziehung sämtlicher Verkehrsträger (multimodale Tickets) mit jeweils bereits bestehenden Fahrgastrechte-Regelungen sehr komplex ist, wird ein Regelungsvorschlag frühestens im 2. Halbjahr 2023 erwartet.

Österreichische Haltung: Grundsätzlich wird die Stärkung der Passagierrechte und der leichtere Zugang zum Ticketing bzw. zur multimodalen Reisebuchung begrüßt. Zu berücksichtigen sind die veränderten Rahmenbedingungen und Entwicklungen des Luftfahrtsektors auf Grund der Covid-Krise. Der konkrete Rechtsvorschlag der Europäischen Kommission bleibt abzuwarten.

2.1.4 Rücknahmen

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

Ziele: Ziel der Rechtssicherheit zu Konformitätsfaktoren nach EuG-Urteil

Stand: Der Entwurf ist obsolet, da einerseits das Urteil des EuG am 13.1.2022 durch den EuGH aufgehoben wurde und andererseits wesentliche durch diesen Entwurf vorgesehene Änderungen an den Übereinstimmungsfaktoren (Absenkung auf 0,1 für NO_x und 0,34 für

PN) durch die Durchführungsverordnung zur Anpassung der VO (EU) 2017/1151 (Euro 6e) vorgenommen werden.

Österreichische Haltung: Zustimmung zur Rücknahme.

2.1.5 Liste der geplanten Aufhebungen

Richtlinie 89/629/EWG des Rates zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen

Ziele: Der Vorschlag zur Aufhebung der RL 89/629/EWG des Rates wird im Rahmen des REFIT-Programms der Europäischen Kommission und ihrer Verpflichtung zu einer besseren Rechtsetzung vorgelegt. Ziel ist es, im Einklang mit der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung einen zweckmäßigen Rechtsrahmen von hoher Qualität zu gewährleisten. Da die Europäische Kommission in diesem Zusammenhang festgestellt hat, dass dieser Rechtsakt hinfällig ist, schlägt sie seine Aufhebung vor.

Stand: Die Europäische Kommission hat die Absicht, die RL 86/629/EWG des Rates aufzuheben, bereits in ihrem Arbeitsprogramm für das Jahr 2017 angekündigt. Mit der RL 2006/93/EG wurde die vollständige Einstellung des Betriebs lauter Flugzeuge eingeleitet, einschließlich solcher, die unter die RL 89/629/EWG des Rates fielen, unabhängig davon, ob sie bereits eingetragen waren oder nicht. Flugzeuge, die die einschlägigen Lärmschutznormen nicht erfüllen, dürfen daher im Luftraum der Europäischen Union nicht mehr betrieben werden und mussten aus den nationalen Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten gestrichen werden. Anstelle des Verbots neuer Eintragungen aus dem Jahr 1989 wurde im Jahr 2006 mit der schrittweisen Einstellung des Betriebs nicht normgemäßer Flugzeuge begonnen. Diese wurden aus dem nationalen Luftfahrzeugrollen entfernt und dürfen im Luftraum der Europäischen Union nicht mehr betrieben werden.

Österreichische Haltung: Österreich sieht die RL 89/629/EWG des Rates entsprechend als hinfällig und spricht sich für deren Aufhebung aus.

2.2 Umwelt, Klimapolitik, Kreislaufwirtschaft und Energie

2.2.1 Vorrangig anhängige Vorschläge

2.2.1.1 Ein Europäischer Grüner Deal

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Wiederherstellung der Natur

(COM(2022) 304 final 2022/0195 (COD) 22.6.2022)

Die Europäische Kommission hat am 22.6.2022 einen Vorschlag zur Wiederherstellung und Renaturierung geschädigter Ökosystem in der EU vorgelegt. Dieser ist einer der wichtigsten Legislativvorschläge zur Umsetzung der Biodiversitätsstrategie und der „Vom Hof auf den Tisch“-Strategie. Ziel des Vorschlages zur Wiederherstellung der Natur ist es, Ökosysteme, deren Zustand sich verschlechtert hat oder die geschädigt oder zerstört wurden, zu renaturieren und wiederherzustellen. Damit soll für mehr Natur und Biodiversität gesorgt werden. Als übergeordnete Ziele gelten, dass bis 2030 die Maßnahmen 20 % der ausgewiesenen Ökosysteme abdecken und bis 2050 alle ausgewiesenen Ökosysteme von den Maßnahmen abgedeckt werden. Umgesetzt werden sollen diese Ziele zunächst über nationale Wiederherstellungspläne, um sowohl zum Erreichen der Ziele beizutragen, aber auch genügend Flexibilität zu gewährleisten. Weiters soll die Zielerreichung über verschiedene, spezifische Governance-Vorschriften, wie Überwachung, Bewertung, Planung, Berichterstattung und Durchsetzung, gesichert werden.

Österreichische Haltung: Österreich prüft den Vorschlag und begrüßt die grundsätzlichen Ziele der Initiative. Die österreichische Position wird derzeit noch zwischen Bund und Ländern abgestimmt. Die Wiederherstellung der Natur trägt zur Sicherung unserer Lebensgrundlagen bei und soll helfen, den Zustand unserer Lebensräume zu verbessern. Hinsichtlich der konkreten Umsetzung sind jedoch noch Fragen offen, wie beispielsweise die Finanzierung und die vorgeschlagenen Fristen. Der konkrete Text des Entwurfs ist noch Gegenstand intensiver Diskussionen auf nationaler Ebene, da die Zuständigkeiten sowohl beim Bund, als auch bei den Bundesländern liegen. Es liegt eine einheitliche Länderstellungnahme vom 3.11.2022 (gemäß Art. 23d Abs. 2 B-VG) vor.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) und der Richtlinie 1999/31/EG des Rates vom 26. April 1999 über Abfalldeponien
(COM(2022) 156 final 2022/0104 (COD) 5.4.2022)

Die Europäische Kommission hat am 5.4.2022 einen Vorschlag zur Aktualisierung und Modernisierung der RL über Industrieemissionen (IE-RL) vorgelegt. Die Aktualisierung der IE-RL betrifft im Wesentlichen nur das Kapitel II (IPPC-Anlagen) und beinhaltet strengere Genehmigungsverfahren für „IPPC-Anlagen“, erhöhte Unterstützung für innovative Vorreiterbetriebe der EU („promoting innovation“ als eigenes Kapitel), verstärkte Förderung der Kreislaufwirtschaft durch die Industrie sowie eine bessere Ausnutzung der Synergien zwischen der Verringerung der Umweltverschmutzung und der Dekarbonisierung. Außerdem wird nach dem Vorschlag der Anwendungsbereich der RL auf weitere Sektoren und Anlagen bzw. Betriebe ausgeweitet (Absenkung der Schwellenwerte bei Intensivtierhaltungsbetrieben und Erweiterung um Rinderhaltung sowie um Betriebe zur Gewinnung von Industriemineralen und -metallen und zur großmaßstäblichen Batterieproduktion) sowie die Transparenz und Einbeziehung der Öffentlichkeit in den Genehmigungsprozess verstärkt.

Österreichische Haltung: Der Vorschlag mit seinen Zielen ist unter anderem im Hinblick auf mehr Transparenz und ein höheres Ambitionsniveau grundsätzlich zu begrüßen. Es wird auf Ausgewogenheit zwischen diesen Zielen und der Mehrbelastung für Betriebe zu achten sein. Das BMK ist in enger Abstimmung mit allen betroffenen Akteur:innen.

Es liegt eine einheitliche Länderstellungnahme vom 5.8.2022 (gemäß Art. 23d Abs. 2 B-VG) vor, nach der keine Bedenken in Anbetracht des Subsidiaritätsprinzips bestehen. Die Überarbeitung der RL sei demnach grundsätzlich zielführend. Bedenken werden jedoch hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit geäußert. Es seien zum jetzigen Zeitpunkt Investitions- und Betriebsaufwendungen für die betroffenen Betriebe sowie die Verwaltungskosten für die Behörden nicht abschätzbar. Die Ausweitung auf den Agrarsektor wird ebenfalls kritisch bewertet.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung)
(COM(2022) 542 final 2022/0347 (COD) 26.10.2022)

In Umsetzung des Europäischen Grünen Deals hat die Europäische Kommission am 26.10.2022 ein Null-Schadstoffpaket angenommen, welches auch die Überarbeitung und Zusammenfassung der geltenden Rechtsvorschriften für Luftqualität zu einem Rechtsakt umfasst.

Die Luftqualitätsrichtlinie hat zum Ziel, die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt vor schädlichen Luftschadstoffbelastungen zu schützen bzw. diese zu minimieren. Der Rechtsrahmen definiert gemeinsame Methoden zur Überwachung, Beurteilung und Information zur Luftqualität in der EU und legt konkrete Ziele und Handlungsanweisungen fest, um schädliche Auswirkungen zu vermeiden, diesen vorzubeugen oder diese zu verringern. Der Vorschlag zur Überarbeitung der bestehenden Richtlinien beinhaltet strengere und besser an die jüngsten WHO-Leitlinien angepasste EU-Luftqualitätsnormen ab 2030 sowie die Verankerung eines Null-Schadstoff-Ziels für die Luft bis spätestens 2050. Das Vorsorgeprinzip und das Verursacherprinzip sind weiterhin tragende Säulen des Vorschlags. Außerdem sieht der Vorschlag eine regelmäßige Überprüfung der Luftqualitätsnormen vor, um sie jeweils nach Maßgabe der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse sowie der gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen neu zu bewerten. Es werden Messverpflichtungen für derzeit noch nicht regulierte Schadstoffe wie Black Carbon und Ultrafeinstaub (UFP) vorgesehen. Zusätzlich werden auch die bestehenden Vorschriften über die Überwachung bzw. Modellierung der Luftqualität verschärft sowie die Luftqualitätspläne gestärkt. Der Vorschlag beinhaltet zudem eine Verbesserung der Governance, mehr Klarheit in Bezug auf den Zugang zu den Gerichten, wirksamere Sanktionen sowie Entschädigungsansprüche Einzelner und soll für eine bessere Information der Öffentlichkeit über die Luftqualität sorgen.

Österreichische Haltung: Österreich begrüßt den vorliegenden Vorschlag und die Verankerung des Null-Schadstoffziels im Zusammenhang mit der Luftqualität. Österreich spricht sich generell für eine ambitioniertere Grenzwertsetzung aus und tritt dafür ein, eine möglichst große Annäherung der EU-Standards an die WHO-Richtwerte zu erzielen. Die Überarbeitung des allgemeinen Rechtsrahmens wird begrüßt, da verstärkte Normen in Zusammenhang mit der Luftgüteüberwachung, Luftgütemodellierung und den Luftqualitätsplänen zu mehr Kohärenz und Rechtsklarheit im Vollzug führen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen, und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1005/2009

(COM(2022) 151 final 2022/0100 (COD) 5.4.2022)

Das Ziel des Vorschlags zur Überarbeitung der Ozon-Verordnung ist sicherzustellen, dass die EU ihren Verpflichtungen aus dem Montrealer Protokoll über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, nachkommen kann. Darüber hinaus sind neben den bereits bestehenden weitgehenden Verwendungsverboten die folgenden Maßnahmen vorgesehen: Als wichtigste Änderung im Vorschlag zur neuen VO ist die Verpflichtung zu nennen, alte Isolierschäume in Gebäuden am Ende ihrer Nutzungsdauer ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die Ozon-Verordnung enthält außerdem höhere Ziele in Bezug auf Vermeidung von Emissionen, ein modernisiertes Lizenzsystem und das Auslaufen veralteter Quoten- und Registrierungsregelungen sowie bessere Durchsetzung- und Überwachungsbestimmungen zur Bekämpfung illegaler Tätigkeiten.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt die Ambitionen der Europäischen Kommission und begrüßt die Bemühungen um mehr Kohärenz zwischen den beiden Regelungsbereichen F-Gase-Verordnung und Ozon-Verordnung.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über fluorierte Treibhausgase, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/1937 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 517/2014

(COM(2022) 150 final 2022/0099 (COD) 5.4.2022)

Der Vorschlag für eine neue EU F-Gase-Verordnung dient der Anpassung der geltenden VO an den Vertrag von Kigali des Montrealer Protokolls (Kigali Amendment). Die Inhalte des Vorschlags werden dazu beitragen, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken und die Klimaneutralität Europas bis 2050 sicherzustellen. Durch den vorliegenden Vorschlag soll gewährleistet werden, dass der Anteil an fluorierten Gasen keinesfalls ansteigt, sondern weiter reduziert wird. Die eingesparten F-Gas-Emissionen werden auch direkt auf die Klimaziele der EU angerechnet und ergänzen die Bemühungen der Mitgliedstaaten, ihr Ziel im Rahmen der „Effort Sharing Regulation“ zu erreichen.

Die F-Gase-Verordnung sieht neben der Verschärfung des Quotensystems für teilfluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW-Ausstieg) und neuen Beschränkungen auch eine Verbesserung der Durchsetzung und Umsetzung, umfassende Überwachungsbestimmungen sowie die Gewährleistung der Einhaltung des Montrealer Protokolls vor.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt das Ambitionsniveau des Kommissionsvorschlags, vor allem in Hinblick auf die im HFKW-Phase-Down-Plan vorgesehenen Reduktionsziele. Weitere F-Gase-Emissionsminderungen sind laut Österreich erforderlich, um die verschärften Emissionsminderungsziele der EU zu erreichen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG (COM(2022) 142 final 2022/0095 (COD) 30.3.2022)

Die Europäische Kommission hat am 30.3.2022 einen Vorschlag zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der RL 2009/125/EG vorgelegt. Dieser soll im Rahmen des Europäischen Grünen Deals nachhaltige Produkte zur Norm machen, kreislaforientierte Geschäftsmodelle fördern und die Ressourcenunabhängigkeit Europas stärken. Das Ziel der VO ist es, negative Umweltauswirkungen von Produkten über ihren ganzen Lebenszyklus zu verringern und gleichzeitig das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern. Dabei sollen nachhaltige Produkte auf dem EU-Markt zur Norm werden. Die Verordnung soll damit den Übergang zu einer klimaneutralen, ressourceneffizienten und kreislaforientierten Wirtschaft beschleunigen. Dadurch soll die Abhängigkeit von Energie- und Ressourcen reduziert werden, wodurch die EU externen Schocks besser standhalten kann und die Natur und die menschliche Gesundheit besser geachtet werden. Weiters werden dadurch Arbeitsplätze geschaffen, der Binnenmarkt gestärkt und die EU wird zu einer Vorreiterin in den Bereichen Nachhaltigkeit und wirtschaftliche Innovationsmöglichkeiten.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt den Legislativvorschlag grundsätzlich, da ein ressourcenschonender Umgang mit Produkten für die Erreichung der Umwelt- und Klimaziele grundlegend ist. Einige Aspekte, wie die Rechtsgrundlage, die Befugnisübertragung an die Europäische Kommission und nachgelagerte Rechtsakte

müssen noch weiter diskutiert werden. Transparenzpflichten bezüglich der Vernichtung unverkaufter Produkte und die umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge sollten stärker forciert werden.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verringerung der Methanemissionen im Energiesektor und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/942

(COM(2021) 805 final 2021/0423 (COD) 15.12.2021)

Die Europäische Kommission legte bereits Ende 2021 einen Vorschlag für eine VO über die Verringerung der Methanemissionen im Energiesektor einschließlich Folgenabschätzung vor. Mit der VO bezweckt werden die genaue Messung und Überprüfung von Methanemissionen im Energiesektor der Union wie auch die Berichterstattung hierüber („measurement, reporting and verification“ – MRV), ferner die Verminderung solcher Emissionen durch die Identifikation von Lecks, Maßnahmen die Reparatur schadhafter Komponenten betreffend („repair surveys“) und Beschränkungen des sogenannten Abblasens und Abfackelns („venting and flaring“). Überdies soll hinsichtlich solcher Methanemissionen, die mit dem Import fossiler Energien in die Europäischen Union in Zusammenhang stehen, Transparenz hergestellt werden.

Zu diesem Vorschlag liefen 2022 intensive Verhandlungen. Beim Rat TTE der Energieminister:innen am 19. Dezember 2022 konnte eine Allgemeine Ausrichtung erreicht werden. Sobald das Europäische Parlament seinen Standpunkt annimmt, können die Trilogverhandlungen beginnen. Mit dem Inkrafttreten ist frühestens Ende 2023 zu rechnen.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der Europäischen Kommission um eine wirkungsvolle und maßgebliche Reduktion sowie auch Verhinderung von Methanemissionen im Energiesektor. Besonders wichtig sind hier engagierte EU-interne Vorgaben wie auch der Ansatz, über den reinen EU-Kontext hinaus auch solche Methanemissionen möglichst effektiv zu adressieren, die mit Energieimporten in die Europäische Union in Zusammenhang stehen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff (Neufassung)
(COM(2021) 804 final 2021/0424 (COD) 15.12.2021)

Die Europäische Kommission veröffentlichte am 15.12.2021 das sogenannte Gaspaket, das sowohl eine Neufassung der VO über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff als auch der RL über gemeinsame Vorschriften für die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie Wasserstoff beinhaltet. Inhalte des Verordnungsvorschlages sind allgemeine auf Methan- und Wasserstoffnetze anzuwendende Regeln, wie zum Beispiel die Aufspaltung der regulierten Vermögensbasen für Methan-, Wasserstoff- und Stromleitungen, der Zugang zu Wasserstoffnetzen und Themen wie Tarifnachlässe für erneuerbare Gase sowie Gasqualitätskoordination. Weiters darin enthalten sind Vorschriften, die auf dedizierte, spezielle Wasserstoffnetze anzuwenden sind sowie für die Schaffung einer Europäischen Organisation der Wasserstoffnetzbetreiber und für die Planung von Wasserstoffnetzen. Schließlich sieht der Verordnungsvorschlag noch Bestimmungen für Netzkodizes und Leitlinien für Methan und Wasserstoff vor und regelt die Einbindung der Verteilernetzebene.

Österreichische Haltung: Die VO und die mit ihr zusammengehörige RL entwickeln den Rechtsrahmen für den bisherigen Erdgasbinnenmarkt zu einem künftigen Rechtsrahmen für erneuerbare Gase und für Wasserstoff weiter und werden grundsätzlich begrüßt. Allerdings weist der Legislativvorschlag mit Stand Dezember 2022 noch erhebliche Defizite auf, welche im Laufe der weiteren Verhandlungen bereinigt werden müssen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie Wasserstoff
(COM(2021) 803 final 2021/0425 (COD) 15.12.2021)

Die EK veröffentlichte am 15.12.2021 das sogenannte Gaspaket, das sowohl eine Neufassung der RL über gemeinsame Vorschriften für die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie Wasserstoff als auch der VO über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff beinhaltet. Inhalte des Richtlinienvorschlages sind allgemeine Vorschriften für die Organisation der Märkte, für die Stärkung und den Schutz der Verbraucher:innen und Einzelhandelsmärkte, für den Zugang Dritter zu Infrastruktur, für den Marktzugang für erneuerbare und CO₂-arme Gase

und den Zugang zu Wasserstoffinfrastruktur. Weiters darin enthalten sind Regelungen für die Fernleitung und Speicherung von Methan sowie für Verteilernetzbetreiber, für dedizierte, spezielle Wasserstoffnetze, für die integrierte, energieträgerübergreifende Netzplanung und für die Entflechtung von Netzbetreibern und für Regulierungsbehörden.

Österreichische Haltung: Die RL und die mit ihr zusammengehörige VO entwickeln den Rechtsrahmen für den bisherigen Erdgasbinnenmarkt zu einem künftigen Rechtsrahmen für erneuerbare Gase und für Wasserstoff weiter und werden grundsätzlich begrüßt. Allerdings weist der Legislativvorschlag mit Stand Dezember 2022 noch erhebliche Defizite auf, welche im Laufe der weiteren Verhandlungen bereinigt werden müssen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Neufassung) (COM(2021) 802 final 2021/0426 (COD) 15.12.2021)

In Dezember 2021 veröffentlichte die Europäische Kommission den Entwurf zur Novelle der RL 2010/31/EU der Gebäudeeffizienz. Die Novellierung beruht auf den Ratschlussfolgerungen zur Renovierungswelle und legt den rechtlichen Rahmen zur Transformierung des EU-Gebäudebestands auf ein klimaneutrales Niveau bis 2050 fest. Nach dem Richtlinienentwurf müssen die Länder demnach alle fünf Jahre detaillierte Aktionspläne erstellen, aus denen hervorgeht, was sie für den schrittweisen Umstieg auf klimafreundliche Heiz- und Kühlsysteme tun. Die Energieausweise werden gestärkt sowie freiwillige Renovierungspässe eingeführt, in denen der Verlauf von Renovierungen und Modernisierungen festgehalten wird. Es gibt nunmehr auch Mindestenergiestandards für Bestandsgebäude, die zum Teil auf nationaler Ebene festgelegt werden sollen.

Österreichische Haltung: Die in der RL über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden geregelten Materien liegen aufgrund von Art 15 B-VG weitgehend in der Kompetenz der Bundesländer. Österreich hat einer Allgemeinen Ausrichtung des Legislativvorschlags zugestimmt und unterstützt die Planung für die Renovierung des Gebäudestandes sowie den schrittweisen Ausstieg aus Öl- und Gasbrenngeräten nach dem nationalen Gebäuderenovierungsplan. Es wird die Vorgabe begrüßt, mit den Renovierungen insbesondere bei den energetisch schwächsten Gebäuden zu beginnen, da die CO₂-Reduktion hiermit am stärksten sichergestellt wird.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Abfällen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056

(COM(2021) 709 final 2021/0367 (COD) 17.11.2021)

Die Europäische Kommission hat am 17.11.2021 ihren Vorschlag zur Überarbeitung der VO über die Verbringung von Abfällen vorgelegt, welche ein neues Konzept für die Abfallverbringung in der EU vorstellt, mit dem die Verpflichtungen aus dem Europäischen Grünen Deal, dem Kreislaufwirtschaftsaktionsplan, dem Null-Schadstoffaktionsplan und der neuen EU-Strategie zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität umgesetzt werden sollen. Zu diesem Zweck verfolgt die neue Abfallverbringungs-Verordnung drei Hauptziele: die Verhinderung der Verlagerung der EU-Abfallproblematik in Drittländer, die Erleichterung des Transports von Abfällen zum Recycling und zur Wiederverwendung in der EU und die bessere Bekämpfung illegaler Abfallverbringungen. Neben dem Verordnungsvorschlag hat die EK auch eine begleitende Mitteilung mit dem Titel „Unser Abfall - unsere Verantwortung: Verbringung von Abfällen in einer sauberen und stärker kreislaforientierten Wirtschaft“ vorgelegt.

Österreichische Haltung: Österreich begrüßt die Ziele des Vorschlags, illegale Abfallverbringungen zu bekämpfen und Abfallverbringungsverfahren durch die Einführung eines zentralen elektronischen Systems zu beschleunigen. Insbesondere werden die vorgeschlagene Verschärfung der Vorgaben für Abfallexporte sowie verstärkte Kontrollinstrumente zur Hintanhaltung illegaler Abfallverbringungen befürwortet. Es wäre wichtig, in der Abfallverbringungsverordnung Maßnahmen zu verankern, die dem Klimaschutz und der verstärkten Nutzung multimodaler Lösungen dienen (insbesondere betreffend klimafreundliche Transportmittel wie z.B. die Bahn).

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Beschlusses (EU) 2015/1814 in Bezug auf die Menge der Zertifikate, die bis 2030 in die Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union einzustellen sind

(COM(2021) 571 final 2021/0202 (COD) 14.7.2021)

Das Ziel der Einführung der Marktstabilitätsreserve lag darin, Angebot und Nachfrage im EU-Emissionshandel in Balance zu bringen und den CO₂-Preis zu stabilisieren. Mit der Revision 2018 wurde die Wirksamkeit der Reserve bis 2023 nachgebessert. Nun sollen

diese Regeln bis 2030 verlängert werden und die Funktionalität auch auf den Verkehrs- und Gebäudehandel (ETS-2) ausgeweitet werden.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt den Vorschlag der Europäischen Kommission und ist auch offen gegenüber den Vorschlägen des Europäischen Parlaments. Das Dossier wird im Paket mit der Revision der Emissionshandels-RL verhandelt.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds

(COM(2021) 568 final 2021/0206 (COD) 14.7.2021)

Die Europäische Kommission hat am 14.7.2021 das Fit-for-55-Paket vorgelegt, in dessen Rahmen auch der Vorschlag für eine VO zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds fällt. In dem Paket schlägt die Europäische Kommission unter anderem die Einführung eines neuen Emissionshandelssystems für Gebäude und Straßenverkehr vor. Ein Teil dieser Einnahmen soll im Rahmen eines Klima-Sozialfonds verwendet werden, um explizit vulnerable Gruppen zu unterstützen. Mit den Einnahmen aus dem neuen Emissionshandelssystem für Gebäude und Verkehr sollen Energiearmut und Mobilitäts Herausforderungen bewältigt werden, bei gleichzeitigem Wirtschaftswachstum und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Finanziert wird der Klima-Sozialfonds mit einem Betrag aus dem EU-Haushalt, der 25 % der erwarteten Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel für Brenn- bzw. Treibstoffe im Gebäudesektor und Straßenverkehr entspricht. Von den Mitgliedstaaten sollen Sozialklimapläne erstellt werden. In diesen soll festgelegt werden, welche Maßnahmen und Investitionen getätigt und welche Meilensteine und Ziele damit erreicht werden sollen. Überprüft und bewertet werden diese, analog zu den Klima- und Energieplänen, von der Europäischen Kommission. Österreich soll aus diesem Fond für die Jahre 2025-32 insgesamt ca. 644 Mio. Euro generieren können (ca. 211 Mio. Euro für 2025-27, ca. 432 Mio. Euro für 2028-32).

Österreichische Haltung: Österreich befürwortet die Schaffung eines Sozial-Klimafonds grundsätzlich, wobei die finanzielle Konstruktion (Eigenmittel) kritisch gesehen wird.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems

(COM(2021) 564 final 2021/0214 (COD) 14.7.2021)

Hauptziel des Vorschlags der VO zur schrittweisen Einführung eines Grenzausgleichsmechanismus (CBAM – Carbon Border Adjustment Mechanism) ist die Vermeidung der Verlagerung von CO₂-Emissionen. Die VO wird auch Partnerländer dazu anhalten, ihre Klimaschutzpolitik zur Bekämpfung des Klimawandels nachzubessern.

Mit dem – WTO-konformen – CBAM soll verhindert werden, dass die Minderungen von Treibhausgasemissionen der Europäischen Union durch Einfuhren von CO₂-intensiven Erzeugnissen aus Drittländern, in denen die Klimaschutzmaßnahmen weniger ambitioniert als in der Europäischen Union sind, wieder zunichtegemacht werden. CBAM wird somit dazu beitragen, die Verlagerung der Produktion oder die Einfuhr von CO₂-intensiven Erzeugnissen zu verhindern.

Eine Allgemeine Ausrichtung konnte am Rat ECOFIN Mitte März 2022 angenommen werden. Diese sieht eine schrittweise Einführung von CBAM vor - zunächst für einige wesentliche Sektoren (Eisen/Stahl, Zement, Aluminium, Düngemittel, Stromimporte), wobei die Grundkonzeption ist, dass CBAM und die Gratiszuteilung von Zertifikaten im Emissionshandel längerfristig nicht gleichzeitig zur Anwendung kommen. Damit soll die Kompatibilität mit WTO-Regeln hergestellt werden. Für die Jahre 2023-2025 ist eine Übergangsphase vorgesehen. Das CBAM-System hat in der Übergangsphase keine finanziellen Implikationen, sondern nur Kontroll- und Berichtsverpflichtungen der „zuständigen Produzent:innen“ aus Drittländern. Ab 2026 soll CBAM schrittweise auf die relevanten Sektoren angewandt werden. Die Gratiszuteilung wird gemäß Emissionshandels-RL-Vorschlag im Zeitraum 2026-2035 sukzessive reduziert und CBAM im korrespondierenden Ausmaß „hochgefahren“.

Österreichische Haltung: Österreich hat sich bei der Abstimmung zur Allgemeinen Ausrichtung der Stimme enthalten. Dessen ungeachtet unterstützt Österreich diese Allgemeine Ausrichtung grundsätzlich. Ein künftiger CBAM sollte, im Rahmen eines umfassenden Bündels klimapolitischer Maßnahmen, die Transformation der Industrie bzw. des globalen Handels in Richtung Klimaneutralität begünstigen. Die Vereinbarkeit des CBAM mit WTO-Regeln muss gewährleistet sein. Die Trilogverhandlungen zu dem Dossier sind im Laufen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Energieeffizienz (Neufassung)

(COM(2021) 558 final 2021/0203 (COD) 14.7.2021)

Der Vorschlag laut Allgemeiner Ausrichtung beinhaltet eine Erhöhung des Ambitionsniveaus beim unionsweiten Energieeffizienzziel um 9 % im Jahr 2030 im Vergleich zu den Projektionen des Referenzszenarios 2020, was einer Reduktion von 39 % im Primärenergieverbrauch und von 36 % im Endenergieverbrauch im Vergleich zum bisher verwendeten Referenzszenario 2007 entspricht. Für die Ermittlung der nationalen Beiträge soll erstmals eine (indikative) Formel verwendet werden, die in Anhang I der RL näher beschrieben ist. Für die Einsparverpflichtung ist eine Reduktionszielhöhe von 1,1 % jährlich ab 1.1.2024, 1,3 % jährlich ab 1.1.2026 und 1,5 % jährlich ab 1.1.2028 vorgesehen (für Malta und Zypern gelten niedrigere Werte). Erstmals wird auch in einem eigenen Artikel der Grundsatz „Energieeffizienz zuerst“ verankert. Die Mitgliedstaaten sollen auch verpflichtet werden, jährlich mindestens 3 % der Gebäude, die im Eigentum von öffentlichen Einrichtungen stehen, auf Niedrigstenergiestandard zu renovieren, wobei Ausnahmen für Sozialwohnungen (social housing) vorgesehen werden können. Weiters sind jährlich 1,7 % Endenergieeinsparungen im öffentlichen Sektor zu gewährleisten (bzw. 1,9 % Endenergieeinsparungen, sofern öffentlicher Transport oder Militär ausgenommen werden). Energieeinsparungen aus Maßnahmen betreffend die direkte Verbrennung fossiler Brennstoffe in Produkten, Geräten etc. sollen grundsätzlich ab dem 1.1.2024 nicht mehr anrechenbar sein. Allerdings gibt es Ausnahmen für energieintensive Unternehmen im Industriesektor, wo Maßnahmen betreffend die direkte Verbrennung fossiler Brennstoffe unter bestimmten Voraussetzungen weiter anrechenbar sein sollen. Der Vorschlag enthält darüber hinaus zahlreiche Bestimmungen zur Vermeidung und Bekämpfung von Energiearmut. Die Trilogverhandlungen sind im Laufen.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt die Gesamtambition des Kommissionsvorschlags, insbesondere das Ambitionsniveau hinsichtlich des unionsweiten Energieeffizienzziels und der nationalen Energieeinsparungen. Österreich erkennt dabei die Bestrebungen des Europäischen Parlaments hinsichtlich ambitionierter Ziele an. Insbesondere unterstützt Österreich das REPowerEU-Ziel in der Höhe von 13 % und die Einsparverpflichtung, die notwendig ist, um das REPowerEU-Ziel zu erreichen. Dabei sollen bereits ambitionierte Mitgliedstaaten ihre Beiträge nicht erhöhen müssen, sollten die EU-Ziele nicht erreicht werden. Auch bei der eingeschränkten Anrechenbarkeit von Energieeinsparungen aus Maßnahmen betreffend die direkte Verbrennung fossiler Brennstoffe in Produkten, Geräten etc. unterstützt Österreich den Kommissionsvorschlag. Eine allfällige Einbeziehung kohlenstoffarmer Kraftstoffe würde Österreich sehr kritisch und als nicht sinnvoll sehen. Ebenso wird eine Gleichstellung von erneuerbarer Energie und Nuklearenergie als äußerst kritisch gesehen. Die Bestimmungen zur Energiearmut werden begrüßt, wobei die Flexibilität für die Umsetzung durch die Mitgliedstaaten

erhalten bleiben muss und die Maßnahmen insbesondere Haushalte mit geringem Einkommen einbeziehen sollen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates

(COM(2021) 557 final 2021/0218 (COD) 14.7.2021)

Am 30.11.2016 wurde das Paket „Clean Energy For All Europeans“ von der Europäischen Kommission veröffentlicht, das unter anderem die Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (2009/28/EG) enthält. Ziel der RL ist es, einen gemeinsamen Rahmen für die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen festzulegen. Aufbauend auf der RL 2018/2001/EU erhöht der gegenwärtige Vorschlag das derzeitige europäische Ziel von „mindestens 32 %“ erneuerbarer Energiequellen im Gesamtenergiemix bis 2030 auf mindestens 40 %, was einer Verdoppelung des derzeitigen Anteils erneuerbarer Energien von 19,7 % entspricht. Darüber hinaus wird – im Einklang mit der Vision der Europäischen Kommission für das integrierte Energiesystem der Zukunft – ein umfassender Rahmen für den Einsatz erneuerbarer Energien in allen Wirtschaftssektoren festgelegt. Dies umfasst unter anderem die Anpassung von Sektorzielen für die Bereiche Wärme- und Kälteerzeugung sowie Transport und die Neueinführung von Sektorzielen für die Bereiche Industrie und Gebäude. Mit diesem Vorschlag sollen die Energiesysteme der EU flexibler und die Integration erneuerbarer Energien in das Netz erleichtert werden. Zudem sind neue Vorschriften zur Stärkung der Nachhaltigkeitskriterien für forstwirtschaftliche Biomasse enthalten. Neben einer verbesserten Interaktion zwischen den energierelevanten Dossiers des Pakets (RED III, EED und EPBD) sieht die Überarbeitung der RL auch verstärkte Anreize für grenzüberschreitende Projekte und Beteiligungen an Offshore-Windkraftprojekten vor.

Österreichische Haltung: Die Überarbeitung der Erneuerbaren-RL wird grundsätzlich unterstützt und gutgeheißen. Die Zielerhöhung wird ebenfalls positiv zur Kenntnis genommen. Im Sinne der ambitionierten Energie- und Klimaziele auf nationaler, EU- und auch auf globaler Ebene ist es ein wichtiges Anliegen, erneuerbare Energien sowie effektive Nachhaltigkeitsvorschriften bei Biotechnologien weiter zu unterstützen und

notwendige Impulse für eine Energiewende hin zu einer nachhaltigen Zukunft für Europa zu geben. Darüber hinaus ist aus der Energiewende und einem stärkeren Engagement auf diesem Sektor mit einem deutlichen Impuls für wirtschaftliche und technologische Entwicklung zu rechnen. Gerade für eine nachhaltige Versorgung der europäischen Wirtschaft wird, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell hohen Belastung durch anhaltend hohe Gaspreise, der Aufbau einer resilienten und umfassenden auf erneuerbaren Energien basierenden Versorgungsinfrastruktur wichtig. Österreich wird sich sowohl auf bilateraler als auch auf europäischer Ebene weiterhin mit vollem Einsatz für ambitionierte und zukunftsorientierte Regelungen für erneuerbare Energien einsetzen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union
(COM(2021) 556 final 2021/0197 (COD) 14.7.2021)

Als weiteren Mobilitätsbeitrag zu den EU-Klimazielen 2030 hat die Europäische Kommission am 14.7.2021 einen Vorschlag für die Überarbeitung der VO zu den CO₂-Flottenzielen für Hersteller von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) vorgestellt. Gemäß dem Kommissionsvorschlag sollen vor allem die CO₂-Ziele erhöht werden. Das CO₂-Ziel für 2030 für Pkw wird von bisher -37,5 % auf -55 % erhöht, für leichte Nutzfahrzeuge von bisher -31 % auf -50 %. Das neue 2035-Ziel von -100 % für Pkw + LNF bedeutet ein de facto-Verkaufsende für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge in der EU.

Österreichische Haltung: Österreich sieht in dem Dossier einen wichtigen Beitrag zu dem im Regierungsprogramm verankerten Ziel der Klimaneutralität 2040 und der damit festgehaltenen Aktivität, ein Maßnahmenbündel zu schnüren, das dazu führt, dass „ab dem für die Erreichung der Pariser Klimaziele notwendigen Zeitpunkt, nur mehr emissionsfreie PKW, einspurige Fahrzeuge sowie leichte Nutzfahrzeuge auf Österreichs Straßen neu zugelassen werden.“ Darüber hinaus hat sich Österreich im Rat dafür ausgesprochen, die Möglichkeiten des Life Cycle Assessment für Fahrzeuge seitens der Europäischen Kommission weiterzuentwickeln und die Verbraucher:inneninformation zu umweltrelevanten Informationen für Neufahrzeuge weiter zu verbessern. Der Kommissionsvorschlag wird auch dahingehend unterstützt, dass der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen zur Erreichung der Herstellerziele für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nicht angerechnet werden soll.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris

(COM(2021) 555 final 2021/0200 (COD) 14.7.2021)

Mit dem Vorschlag wird das im Rahmen des Fit for 55-Pakets vorgeschlagene bzw. im Europäischen Klimagesetz bereits verbindlich festgeschriebene Ziel für 2030 zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf jene Sektoren heruntergebrochen, die nicht dem EU-Emissionshandelssystem (EHS) unterliegen. Das gesamte non-EHS-Ziel soll bis 2030 -40 % gegenüber 2005 betragen und auf die Mitgliedstaaten verteilt werden. Es bleibt im Wesentlichen bei einer Aufteilung nach dem Kriterium BIP/Kopf, ergänzt um ein Kosteneffizienzkriterium, das insbesondere innerhalb der Gruppe der reicheren Mitgliedstaaten zur Anwendung kommt.

Österreichische Haltung: Es wurde kein Einwand gegen die Aufteilung der gesamteuropäischen Zielbeiträge zur Erreichung des 2030-Ziel von netto -55 % erhoben, da es sich gemäß der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission um eine kosteneffiziente Aufteilung handelt. Das Ziel für Österreich (-48 %) ist ambitioniert. Österreich bewertet es grundsätzlich positiv, dass Kosteneffizienz als Kriterium mitberücksichtigt wurde. Am Rat Umwelt am 28.6.2022 konnte eine allgemeine Ausrichtung angenommen werden. Auch das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt im Juni vorgelegt. Die Trilogverhandlungen zu dem Dossier wurden Mitte November 2022 finalisiert. In einem nächsten Schritt soll der Kompromiss formal durch das Europäische Parlament und den Rat bestätigt werden.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/841 hinsichtlich des Geltungsbereichs, der Vereinfachung der Compliance-Vorschriften, der Festlegung der Zielwerte der Mitgliedstaaten für 2030 und der Verpflichtung, bis 2035 gemeinsam Klimaneutralität im Sektor Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft zu erreichen, und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 hinsichtlich der Verbesserung der Überwachung, der Berichterstattung, der Verfolgung der Fortschritte und der Überprüfung

(COM(2021) 554 final 2021/0201 (COD) 14.7.2021)

Mit der VO (EU) 2018/841 wurde die rechtliche Einbindung der Emissionen und Kohlenstoffspeicherung aus Wäldern und landwirtschaftlichen Flächen (LULUCF) in das EU-Ziel von mindestens –40 % bis 2030 geregelt. Derzeit wird der Rechtsakt im Sinne der Einigung im Rahmen des Klimagesetzes zur Umsetzung des mind. netto -55 %-Ziels überarbeitet. Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass für die Zeit 2021-2025 die bestehenden Regelungen aufrechterhalten werden. Ab 2026 werde die Anrechnung für den Sektor in Einklang mit der Treibhausgasinventur gebracht und Reduktionsziele für die einzelnen Mitgliedstaaten festgelegt, mit denen die Kohlenstoffspeicherung in der EU von aktuell rund 268 Mio. t CO₂ auf 310 Mio. t CO₂ 2030 gesteigert wird. Ab 2031 soll der Rechtsakt um die Emissionen des Sektors Landwirtschaft erweitert werden und für die EU ein sektorales Klimaneutralitätsziel für 2035 definiert werden.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt das vorgeschlagene EU-Ziel für 2030 und die methodische Vereinfachung ab 2026. Die Forst- und Landwirtschaft können durch die Reduktion von Emissionen, die Steigerung der Kohlenstoffspeicherung und den Einsatz von Holz und Biomasse zum Ersatz von fossilen Energieträgern und Materialien mit höheren Lebenszyklusemissionen aktiv zum Klimaschutz beitragen. Am Rat Umwelt am 28.6.2022 konnte eine Allgemeine Ausrichtung angenommen werden. Auch das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt im Juni vorgelegt. Die Trilogverhandlungen zu dem Dossier wurden Mitte November 2022 finalisiert. In einem nächsten Schritt soll der Kompromiss formal durch das Europäische Parlament und den Rat bestätigt werden.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757
(COM(2021) 551 final 2021/0211 (COD) 14.7.2021)

Mit Mai 2018 wurde die RL 2003/87/EG (Emissionshandels-RL) in Umsetzung des EU-Reduktionsziels von mindestens -40 % bis 2030 überarbeitet. Der Kommissionsvorschlag sieht eine Erhöhung des Reduktionsziels für den EU-Emissionshandel (EU-EHS) vor, sowie die Einführung eines eigenen Handelssystems für Emissionen aus den Sektoren Gebäude und Verkehr. Dazu soll der Schiffsverkehr in das EU-EHS aufgenommen werden. Gratiszuteilungen für abwanderungsgefährdete Branchen (Carbon Leakage) sollen weiter

aufrechterhalten werden, wobei für die Sektoren, für die ein Grenzausgleichsmechanismus eingeführt wird, die Gratiszuteilung schrittweise bis 2035 auslaufen soll. Die bestehenden Fonds, die den Umstieg auf eine klimaneutrale Gesellschaft unterstützen sollen, werden massiv ausgeweitet.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt einen neuen Emissionshandel für alle fossilen Emissionen außerhalb des bisherigen EU-EHS. Österreich unterstützt die weiterführenden Maßnahmen zum Schutz gegen Abwanderung. Dies betrifft insbesondere zielgerichtete Gratiszuteilungen für abwanderungsgefährdete Branchen und für Exporte von CBAM-Produkten in Drittstaaten ohne vergleichbare Klimaschutzmaßnahmen. Diese Sonderregelung soll daten- und faktenbasiert, WTO-kompatibel und auf effiziente Anlagen fokussiert sein. Auch die Ausweitung des Innovationsfonds wird unterstützt. Am Rat Umwelt am 28.6.2022 konnte eine Allgemeine Ausrichtung angenommen werden. Auch das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt im Juni vorgelegt. Nach sechs Triloguen konnte am 21.12.2022 eine politische Einigung erzielt werden.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Zertifizierung des Kohlenstoffabbaus
(COM(2022) 672 final 2022/0394 (COD) 30.11.2022)

Mit Annahme des EU-Klimagesetzes 2021 wurde im Einklang mit dem Zielpfad zur Klimaneutralität 2050 vereinbart, dass die Netto-Kohlenstoffspeicherung im Sektor „Land Use, Land-Use Change & Forestry (LULUCF)“ innerhalb der EU bis 2030 auf über 300 Mt CO₂ steigen soll. Da nun erstmals ein LULUCF-Ziel für 2030 auf dem Tisch liegt, das eine Zunahme der Netto-Kohlenstoffspeicherung vorsieht, hat die Kommission am 30.11.2022 einen Vorschlag für eine VO zur Schaffung eines Rahmens für die Zertifizierung des Kohlenstoffabbaus vorgelegt.

Die Europäische Kommission will einen einheitlichen, glaubwürdigen, transparenten sowie freiwilligen EU-weiten Rahmen für die Zertifizierung des in Europa erzeugten Kohlenstoffabbaus (Carbon Removal) einführen, der finanzielle Anreize für zusätzliche Kohlenstoffspeicherung setzen soll. Dadurch möchte die Europäische Kommission einerseits eine hohe Qualität an CO₂-Entnahmemaßnahmen gewährleisten und andererseits ein EU-weites, zuverlässiges, transparentes und einheitliches Überprüfungssystem für diese Zertifikate einführen. Mit diesem Zertifizierungsrahmen

sollen auch innovative Technologien zum Kohlenstoffabbau (Bioenergie mit CO₂-Abscheidung und -Speicherung oder direkte CO₂-Abscheidung aus der Luft mit dauerhafter CO₂-Speicherung) und nachhaltige Lösungen für Carbon Farming gefördert werden. Mehr Transparenz soll bei Stakeholdern und Industrie Vertrauen schaffen und gleichzeitig Greenwashing bekämpfen.

Österreichische Haltung: Österreich begrüßt die Initiative grundsätzlich, jedoch gibt es noch keine konkrete österreichische Position. Wichtig ist jedenfalls, dass zertifizierter Kohlenstoffabbau klaren und zusätzlichen Nutzen für den Klimaschutz bringt und solche Abbau-Aktivitäten gleichzeitig auch Vorteile für z.B. die biologische Vielfalt aufweisen. EU-weite Zertifizierungssysteme sollten zu zusätzlichem, quantifizierbarem Abbau mit dauerhafter Kohlenstoffspeicherung führen und damit die Einhaltung der nationalen Klimaziele unterstützen.

2.2.2 Neue Initiativen

Im Einklang mit der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung stellt die Europäische Kommission in ihrem Anhang – soweit verfügbar – weitere Informationen zu den in ihrem Arbeitsprogramm enthaltenen Initiativen bereit. Bei diesen Informationen, die bei den einzelnen Initiativen in Klammern aufgeführt sind, handelt es sich um vorläufige Angaben, die sich im Laufe des Vorbereitungsprozesses und insbesondere infolge der Ergebnisse einer etwaigen Folgenabschätzung noch ändern können.

2.2.2.1 Ein Europäischer Grüner Deal

EU-Wasserstoffbank

(legislativ oder nicht legislativ, 3. Quartal 2023)

Am 14.9.2022 wurde die Europäische Wasserstoffbank (European Hydrogen Bank, EHB) in der Rede zur Lage der Europäischen Union von Kommissionspräsidentin von der Leyen angekündigt. Die Bank wird die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff im Inland sowie Importe von internationalen Produzent:innen an europäische Verbraucher:innen fördern. Weitere Details zur Ausgestaltung der Bank werden zurzeit durch die Europäische Kommission ausgearbeitet.

Österreichische Haltung: Eine österreichische Position wird entwickelt, sobald weitere Details zur Ausgestaltung der europäischen Wasserstoffbank durch die Europäische Kommission bekanntgegeben werden.

Überarbeitung der Aspekte Lebensmittelverschwendung und Textilien in der EU-Abfallrahmenrichtlinie

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 191 und Artikel 192 AEUV, 2. Quartal 2023)

Die Abfallrahmenrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, Maßnahmen zur Vermeidung von Abfällen zu ergreifen und bestimmte Arten von Abfällen getrennt zu sammeln. Sie sieht auch Überprüfungsklauseln für Vermeidungsmaßnahmen, Lebensmittelabfälle und Altöl vor. Die Europäische Kommission plant, im 2. Quartal 2023 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Abfallrahmenrichtlinie vorzulegen. Diese Initiative steht im Zusammenhang mit dem Europäischen Grünen Deal, dem Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft und der EU-Strategie für nachhaltige und zirkuläre Textilien. Ein besonderer Schwerpunkt soll auf Textilien und die Vermeidung von Lebensmittelabfällen gelegt werden. Das Thema Textilien wird derzeit mit verschiedenen Ansätzen in mehreren Regelungsbereichen (Ökodesignrichtlinie, Abfallrahmenrichtlinie) aufgegriffen. Diese Initiative wird die Initiative zur Verringerung von Lebensmittelabfällen einbeziehen, welche einen erheblichen Anteil der Siedlungsabfälle ausmachen.

Österreichische Haltung: Österreich begrüßt die Schwerpunktsetzung der Überarbeitung der Abfallrahmenrichtlinie auf getrennte Sammlung, Textilien und Vermeidung von Lebensmittelabfällen. Für Österreich ist die Umsetzung der Ziele gemäß Europäischem Grünen Deal, Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft sowie EU-Strategie für nachhaltige und zirkuläre Textilien von zentraler Bedeutung. Ein besonderer Fokus sollte auf die Wiederverwendung von Textilien gelegt werden. Österreich spricht sich für ein Verbot der Vernichtung unverkaufter Textilien aus.

Verordnung über Verpackungen und Verpackungsabfälle, zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020 und der Richtlinie (EU) 2019/904 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 94/62/EG

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV)

Die Europäische Kommission hat am 30.11.2022 ein neues Kreislaufwirtschaftspaket vorgelegt, welches unter anderem die Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften über Verpackungen und Verpackungsabfälle beinhaltet. Diese zielen darauf ab, legislative Maßnahmen zur Vermeidung, zur Einschränkung von unnötigen und zur Förderung von wiederverwendbaren und nachfüllbaren Verpackungslösungen festzulegen. Außerdem beinhaltet die neue VO das Ziel, dass alle Verpackungen auf dem EU-Markt bis 2030 wirtschaftlich recycelt werden können. In diesem Kontext will die VO auch hochwertige, geschlossene Recyclingkreisläufe sowie gut funktionierende Sekundärrohstoffmärkte in der EU fördern und den Bedarf an Primärrohstoffen senken. Die Arbeiten in der Ratsarbeitsgruppe Umwelt sind bereits angelaufen und der schwedische Vorsitz plant für den Rat Umwelt im März 2023 eine Orientierungsausprache zum VO-Vorschlag.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt ambitionierte Ziele im Sinne der Abfallhierarchie in den Bereichen der Vermeidung, der Wiederverwendung, des hochwertigen Recyclings und der Recyclatgehalte. Wichtig ist Österreich, Umwelt als Rechtsgrundlage beizubehalten. Auch die Rechtsform der Richtlinie hat sich im Abfallbereich bereits bewährt. Deshalb wäre es besser, bestehende Regelungen (Abfallrahmenrichtlinie, Verpackungsrichtlinie, Einwegkunststoffrichtlinie) mit ehrgeizigen und kreislauforientierten Zielen kontinuierlich weiterzuentwickeln, anstatt eine neue Verordnung zu schaffen.

2.2.3 REFIT-Initiativen

2.2.3.1 Ein Europäischer Grüner Deal

Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen
(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 1. Quartal 2023)

In Umsetzung des Europäischen Grünen Deals und der Europäischen Chemikalienstrategie (2020) hat die Europäische Kommission am 19.12.2022 einen Entwurf zur Überarbeitung der VO (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen (kurz CLP-VO) vorgelegt. Damit soll ein konkreter Schritt hin zu einem „Null-Schadstoff-Ziel“ gesetzt werden. Dieser Entwurf besteht einerseits aus einer

Überarbeitung der CLP-VO mittels Delegiertem Rechtsakt unter anderem zur Schaffung neuer Gefahrenklassen, andererseits in einer Revision der CLP-VO selbst. Dadurch soll der Schutz der menschlichen Gesundheit und Umwelt erhöht werden.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt den Entwurf grundsätzlich. Die konkrete österreichische Position befindet sich in Abstimmung.

Überarbeitung der REACH-Verordnung: gezielte Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2023)

Mit dieser gezielten Überarbeitung, die in der Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit und im Null-Schadstoff-Aktionsplan angekündigt wurde, sollen europäische Wettbewerbsvorteile und Innovationen durch die Förderung nachhaltiger Chemikalien gesichert, der Regulierungsprozess vereinfacht und gestrafft, der Aufwand verringert sowie die menschliche Gesundheit und die Umwelt geschützt werden. In Umsetzung des Europäischen Grünen Deals und der Europäischen Chemikalienstrategie (2020) hatte die Europäische Kommission ursprünglich für Ende 2022 die Revision der REACH-Verordnung einschließlich des Impact Assessments angekündigt, um einen weiteren Schritt in Richtung der vom Europäischen Grünen Deal geforderten Nachhaltigkeitspolitik zu setzen. Die Vorlage wurde auf das 4. Quartal 2023 verschoben, da die Ergebnisse des Impact Assessments in den Legislativvorschlag entsprechend eingearbeitet werden müssen.

Österreichische Haltung: Österreich sieht dem Vorschlag mit großem Interesse entgegen, wobei noch viele Fragen offen sind. Das BMK informiert als federführendes Ressort im Rahmen der Österreichischen REACH/CLP-Plattform laufend alle betroffenen Akteur:innen zum Stand der REACH-Revision und stimmt die österreichische Position ab.

Überarbeitung der EU-Vorschriften – Verbesserung des Zugangs zu und der Verfügbarkeit, des Austauschs und der Weiterverwendung von Chemikaliendaten für die Zwecke der Stoffsicherheitsbeurteilung

(legislativ, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2023)

Diese in der Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit und im Null-Schadstoff-Aktionsplan angekündigte Initiative wird den Zugang zu Chemikaliendaten verbessern, indem technische und administrative Hindernisse für die Weiterverwendung von Daten beseitigt und die Grundsätze der offenen Daten und der Transparenz nach dem Prinzip ausgeweitet werden, dass Daten leicht auffindbar, interoperabel, sicher, gemeinsam genutzt und weiterverwendbar sein sollten.

Die Initiative wird die Nutzung aller verfügbaren Daten verbessern und die Transparenz erhöhen. Sie wird es den Behörden der EU und der Mitgliedstaaten ermöglichen, erforderlichenfalls die Prüfung und Überwachung chemischer Stoffe als Teil des Rechtsrahmens in Auftrag zu geben. Die Initiative wird es ermöglichen, vorhandene Informationen effizienter zu sammeln, zu nutzen und auszutauschen, um den Datenfluss zwischen den Agenturen, der Europäischen Kommission, den Mitgliedstaaten und der Industrie zu straffen.

Österreichische Haltung: Österreich sieht dem Vorschlag mit großem Interesse entgegen.

2.2.3.2 Ein Europa für das digitale Zeitalter

Überarbeitung der Textilkennzeichnungsverordnung

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2023)

Die Europäische Kommission wird die Textilkennzeichnungsverordnung überarbeiten, um Spezifikationen für die physische und digitale Kennzeichnung von Textilien einzuführen, einschließlich Informationen in Bezug auf Nachhaltigkeits- und Kreislaufprinzipaspekte auf der Grundlage der Anforderungen der vorgeschlagenen Verordnung über die umweltgerechte Gestaltung nachhaltiger Produkte.

Österreichische Haltung: Österreich sieht dem Vorschlag mit großem Interesse entgegen.

2.2.4 Weitere umwelt- und klimapolitisch relevante Aktivitäten auf EU und internationaler Ebene

2.2.4.1 Umsetzung des Klimaübereinkommens von Paris (globaler Klimaschutz)

Das von der Europäischen Kommission vorgelegte Fit for 55-Paket ist eine unmittelbare Reaktion auf die Vorgaben aus dem Klimaübereinkommen von Paris. Sowohl das 2030-Ziel von netto mindestens -55 % an THG-Emissionen gegenüber 1990 als auch das Ziel der Klimaneutralität der EU bis 2050 sind zentrale Eckpunkte der „Nationally Determined Contribution“ (NDC), welche zuletzt vor rund einem Jahr an die UNFCCC kommuniziert wurde. Die Union strebt eine effektive Umsetzung des Klimaübereinkommens an, wodurch sichergestellt werden soll, dass das Langfristziel einer Eindämmung der globalen Temperaturerhöhung auf deutlich unter 2°C – bzw. möglichst auf 1,5°C – eingehalten wird. Die Klimakonferenz COP26 in Glasgow war dazu ein wesentlicher weiterer Umsetzungsschritt, bei der unter anderem Einigungen zu den internationalen Marktmechanismen im Klimaschutz erzielt werden konnten. Zudem werden die Vertragsparteien verpflichtet, in regelmäßigen Abständen ihre Klimaschutzbeiträge (NDC) zu erhöhen. Die letzte internationale Klimakonferenz COP27 in Sharm el-Sheikh hat hinsichtlich der Emissionsminderung keine merklichen Fortschritte gebracht. Die Europäische Union hat sich entschlossen, dem Abschlussdokument der COP27 dennoch zuzustimmen, da im zweiten zentralen Thema dieser Klimakonferenz Fortschritte erzielt werden konnten: im Bereich Loss and Damage, der Finanzierung von Verlusten und Schäden. Hier konnten man sich auf die dringend notwendige Unterstützung für besonders von der Klimakrise betroffene vulnerable Staaten einigen. Dieser Beschluss ist ein wichtiges, dringendes und nötiges Signal der globalen Solidarität. Bei der nächsten Klimakonferenz (COP28), die von 30.11.2023 bis 12.12.2023 in Dubai (VAE) stattfinden wird, müssen dringend ambitioniertere Beschlüsse zum Klimaschutz und zur Emissionsminderung gefasst werden, damit das 1,5 Grad-Ziel in Reichweite bleibt.

2.2.4.2 Biodiversität

Österreich unterstützt die Zielsetzungen der EU-Biodiversitäts-Strategie 2030 voll und ganz. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zum Erhalt der Biodiversität in der EU geleistet. Gesunde, stabile und resiliente natürliche Ökosysteme sind eine wesentliche Voraussetzung für den Klimaschutz. Die Zielsetzungen der EU-Biodiversitäts-Strategie 2030 stellten auch das Commitment der EU für die Verhandlungen zu neuen globalen Biodiversitäts-Zielen 2030 dar. Am Rat Umwelt am 20.12.2022 informierte die Europäische

Kommission die Mitgliedstaaten über die Umsetzung der EU-Biodiversitäts-Strategie 2030 und listete zahlreiche Umsetzungsaktivitäten auf EU-Ebene auf.

Die neuen globalen Biodiversitäts-Ziele 2030 wurden auf der 15. Konferenz der Vertragsparteien über die biologische Vielfalt im Dezember 2022 in Montreal beschlossen. In einer Abschlusserklärung zur Konferenz stellten sich die 196 Vertragsstaaten unter anderem das Ziel, mindestens 30 % der weltweiten Land- und Meeresflächen bis 2030 unter Schutz zu stellen.

Die österreichischen Beiträge zur Erreichung der EU-Zielsetzungen 2030 für die Biodiversität werden in der nationalen Biodiversitäts-Strategie 2030+ aufgenommen. Als Vertragspartei des Übereinkommens über die Biologische Vielfalt der Vereinten Nationen hat sich Österreich dazu völkerrechtlich verpflichtet, die biologische Vielfalt zu schützen, ihre Komponenten nachhaltig zu nutzen und Verantwortung für den Erhalt der globalen Biodiversität zu übernehmen. Die neue Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ wurde durch einen breit angelegten, partizipativen Prozess entwickelt, der darauf ausgerichtet war, alle zuständigen Akteur:innen, Stakeholder:innen sowie Expert:innen aktiv einzubeziehen und das Anliegen „Biodiversität“ als gemeinsame Aufgabe zu definieren. Die Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ greift die von der Europäischen Union sowie auf internationaler Ebene formulierten Zielsetzungen und Maßnahmen für den Erhalt der Biodiversität auf. Ein Zehn-Punkte-Programm sieht nationale quantitative und qualitative Ziele und die erforderlichen Voraussetzungen für den Erhalt der biologischen Vielfalt in allen Lebensräumen Österreichs vor. Die für die Biodiversität relevanten Sektoren werden ebenso adressiert wie erforderliche Rahmenbedingungen. Diese Ziele und die entsprechenden Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, die biologische Vielfalt in Österreich zu schützen, die Gefährdungen aktiv anzugehen und somit weitere Verluste zu verhindern und auch die entsprechenden Rahmenbedingungen dafür zu schaffen. Mit der Umsetzung der Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ soll auch ein Beitrag zu einem umfassenden transformativen Wandel in unserer Gesellschaft geleistet werden.

2.2.4.3 Nuklearenergie

Im Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission ist kein konkretes Vorhaben im Nuklearbereich angekündigt.

Unter schwedischem Vorsitz wird die Teilnahme von Euratom an der Vertragsstaatenkonferenz zum Übereinkommen der Konvention über die nukleare

Sicherheit erfolgen. Im Mittelpunkt der schwedischen Präsidentschaft wird - abhängig von den weiteren Entwicklungen - die Nukleare Sicherheit in der Ukraine sowie die Versorgungssicherheit von Brennstoff, Technologie und Dienstleistungen betreffend nukleartechnische Anlagen in den Euratom-Mitgliedstaaten stehen.

Der Krieg in der Ukraine hat Österreichs kritische Haltung zur Kernenergie bestärkt. Es zeigt sich das enorme Gefahrenpotential, das von Kernkraftwerken in bewaffneten Konflikten ausgeht. Außerdem wird die starke Abhängigkeit vieler Betreiberstaaten von Russland sowie weniger anderer Drittstaaten (Natururan, angereichertes Uran und Brennelemente sowie enge Verflechtungen in der Nuklearindustrie) offensichtlich. Auch die problematische Verknüpfung zwischen ziviler und militärischer Nutzung der Kernenergie wird nun besonders deutlich.

Österreich lehnt die energetische Nutzung der Kernenergie nach wie vor grundsätzlich ab. Dies trifft gleichermaßen auch auf neue Konzepte zu, wie die sogenannten Small Modular Reactors (SMR). Die Kernenergie ist eine Technologie mit hohem Schadenspotential, neben all den anderen Argumenten, die gegen die Atomkraft sprechen. Darüber hinaus ist sie zu langsam und zu teuer, sowohl im Hinblick auf die Energiekrise und die Energieversorgungssicherheit als auch im Kampf gegen den Klimawandel.

Österreich spricht sich dagegen aus, dass die Kernenergie als umweltfreundlich, grün und nachhaltig eingestuft wird. Daher hat Österreich im Oktober 2022 eine Klage gegen die Einbeziehung der Kernenergie in die Taxonomie-Verordnung beim Gericht der EU eingebracht. Österreich lehnt jegliche Bevorzugung der Kernenergie gegenüber anderen Energieträgern strikt ab und tritt konsequent gegen jede direkte oder indirekte Förderung der Kernenergie ein. Unbeschadet dessen wird sich Österreich weiterhin für die Erhaltung und den Ausbau von höchstmöglichen Sicherheitsstandards einsetzen – sowohl auf europäischer als auch internationaler Ebene.

3 Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2022 – Juni 2023)

3.1 Einleitung

Das aktuelle Achtzehnmonatsprogramm wurde von Frankreich, Tschechien und Schweden erstellt.

Die drei Vorsitze wollen gemeinsame Lösungen für die anstehenden Herausforderungen und Aufgaben finden. Dies soll erreicht werden durch die Umsetzung des europäischen Aufbauplans, insbesondere durch Investitionen in den grünen und den digitalen Wandel, durch neue Impulse für den Binnenmarkt, durch Stärkung der Resilienz, Wettbewerbsfähigkeit und Konvergenz der EU sowie durch Gewährleistung einer Koordinierung der Wirtschaftspolitik entsprechend der Geschwindigkeit und Intensität der Erholung, um die Europäische Union einschließlich der Wirtschafts- und Währungsunion zu stärken.

3.2 Entwicklung unserer wirtschaftlichen Basis: das europäische Zukunftsmodell

Eine erfolgreiche Umsetzung des EU-Weltraumprogramms zu stärken ist für den Vorsitz von großer Wichtigkeit. Daher will er Forschung, Entwicklung und industrielle Anwendungen unterstützen, die EU-Leitprogramme Galileo und Copernicus weltweit fördern, mögliche neue Initiativen, einschließlich einer sicheren weltraumgestützten Konnektivität entwickeln und sich weiterhin für verantwortungsvolles Handeln im Weltraum einsetzen.

3.3 Verwirklichung eines klimaneutralen, grünen, fairen und sozialen Europas

Die drei Vorsitze sind entschlossen, die EU bis 2050 auf den Weg der Klimaneutralität zu bringen, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, mehr Arbeitsplätze zu schaffen und Gesundheit und Wohlfahrt zu fördern.

Das Ziel ist, das Paket „Fit for 55“ im Einklang mit den Zielen des Übereinkommens von Paris voranzutreiben und die Arbeit an allen damit verbundenen Legislativvorschlägen voranzubringen, insbesondere im Hinblick auf die Stärkung des Emissionshandelssystems (EHS) und die Einrichtung eines WTO-kompatiblen CO₂-Grenzsteuersystems (CBAM) zur Verhinderung der Verlagerung von CO₂-Emissionen.

Um die erweiterten Klimaziele der EU für 2030 und die bis 2050 angestrebte Klimaneutralität zu erreichen, muss auch mehr hinsichtlich der Entwicklung kohlenstoffarmer und erneuerbarer Energie, emissionsarmer Technologien und Steigerung der Energieeffizienz getan werden, wobei das Achtzehnmonatsprogramm den Schwerpunkt auf Resilienz und Innovationen sowie die Gewährleistung eines gerechten Übergangs und erschwinglicher Energiepreise legt.

Darüber hinaus sieht das Programm weitere Maßnahmen zur Stärkung des Elektrizitäts- und Erdgasbinnenmarktes sowie zur sicheren und nachhaltigen Versorgung der Union mit strategischen Rohstoffen vor. Der Dreivorsitz wird daher die Studien zu funktionierenden Gas- und Strommärkten und zum EU-EHS-Markt weiterverfolgen.

Das Programm sieht ebenso vor, den Übergang zu einer schadstofffreien Umwelt und zur Kreislaufwirtschaft, die Entwicklung nachhaltiger Produkte sowie die klimafreundlichere und transparentere Besteuerung von Energieerzeugnissen zu fördern. Auch will es die Bioökonomie fördern bzw. entsprechende Anreize setzen, als wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung des Europäischen Grünen Deals und Kernelement des Übergangs zu einer nicht auf fossile Brennstoffe angewiesenen und ressourceneffizienten Gesellschaft.

Hinsichtlich Natur und Ökosysteme will der Vorsitz die Umsetzung der EU-Biodiversitätsstrategie und Maßnahmen für die Wiederherstellung der Ökosysteme vorantreiben.

Die neue EU-Waldstrategie soll umgesetzt werden und das Risiko der Entwaldung und der Waldschädigung im Zusammenhang mit in der EU in Verkehr gebrachten Produkten soll minimiert werden.

Durch die Umsetzung der EU-Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ und der neuen Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) will der Vorsitz den Übergang zu nachhaltigen Agrar- und Lebensmittelsystemen unterstützen, insbesondere durch Förderung von vermindertem Einsatz von Pestiziden und Düngemitteln, der Tiergesundheit und des Tierschutzes sowie der ökologischen/biologischen Landwirtschaft.

Darüber hinaus will sich der Vorsitz für den Ausbau des nachhaltigen, sicheren, intelligenten und digitalen Verkehrs, für den Übergang zu einer emissionsfreien und emissionsarmen Mobilität und für nachhaltigere, intelligentere und widerstandsfähigere Verkehrssysteme einsetzen, ebenso wie für die Verbesserung der Verkehrsverbindungen in Europa.

3.4 Wichtige Daten (Stand Jänner 2023)

Erstes Halbjahr 2023: SE EU-Ratspräsidentschaft

Tabelle 1 Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie

27. – 28. Februar 2023	Informeller Rat TTE/Energie, Verkehr
28. März 2023	Rat TTE/Energie (ggf)
01. – 02. Juni 2023	Rat TTE/Verkehr, Telekom
19. Juni 2023	Rat TTE/Energie

Tabelle 2 Rat ENVI/Umwelt

16. März 2023	Rat ENVI/Umwelt
18. – 19. April 2023	Informeller Rat ENVI/Umwelt
20. Juni 2023	Rat ENVI/Umwelt

Tabelle 3 Rat WBF/Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie, Forschung und Raumfahrt)

06. – 08. Februar 2023	Informeller Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit
02. März 2023	Rat COMPET/Binnenmarkt, Industrie
22. Mai 2023	Rat COMPET/Binnenmarkt, Industrie
23. Mai 2023	Rat COMPET/Forschung, Raumfahrt

Zweites Halbjahr 2023: ES EU-Ratspräsidentschaft

Tabelle 4 Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie

10. – 11. Juli 2023	Informeller Rat TTE/Energie
21. – 22. September 2023	Informeller Rat TTE/Verkehr
17. Oktober 2023	Rat TTE/Energie (ggf)
23. – 24. Oktober 2023	Informeller Rat TTE/Telekom
04. Dezember 2023	Rat TTE/Verkehr
05. Dezember 2023	Rat TTE/Telekom
19. Dezember 2023	Rat TTE/Energie

Tabelle 5 Rat ENVI/Umwelt

11. – 12. Juli 2023	Informeller Rat ENVI/Umwelt
16. Oktober 2023	Rat ENVI/Umwelt
18. Dezember 2023	Rat ENVI/Umwelt

Tabelle 6 Rat WBF/Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie, Forschung und Raumfahrt)

24. – 25. Juli 2023	Informeller Rat COMPET/Binnenmarkt, Industrie
27. – 28. Juli 2023	Informeller Rat COMPET/Forschung
25. September 2023	Rat COMPET/Binnenmarkt, Industrie
26. September 2023	Rat COMPET/Forschung
06. – 07. November 2023	Informeller Rat COMPET/Raumfahrt
07. Dezember 2023	Rat COMPET/Binnenmarkt, Industrie
08. Dezember 2023	Rat COMPET/Forschung, Raumfahrt

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at