

# Jahresvorschau des BMIMI 2025

Auf Grundlage des Legislativ- und Arbeitsprogramms der Europäischen Kommission sowie des operativen Jahresprogramms des Rates

Wien, 2025

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2025.

## Inhalt

<b>Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission .....</b>	<b>4</b>
<b>Jahresvorschau .....</b>	<b>7</b>
1. Neue Initiativen .....	7
2. Jahresplan für Evaluierungen und Eignungsprüfungen .....	11
3. Anhängige Vorschläge .....	15
4. Rücknahmen.....	30
5. Aufhebungen .....	34
<b>Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2025 – Juni 2026) .....</b>	<b>35</b>
Einleitung.....	35
Wichtige Daten.....	36

# Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission

Mit dem Arbeitsprogramm für 2025 verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, Europa wettbewerbsfähiger, sicherer und wirtschaftlich widerstandsfähiger zu machen.

Einer der Schwerpunkte des Arbeitsprogramms ist die Vereinfachung. Das Programm enthält daher eine Reihe von Paketen und Vorschlägen, die dafür sorgen sollen, dass die Rechtsvorschriften der Europäischen Union besser und schneller greifen und die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union gestärkt wird.

## **Wichtigste Elemente des Arbeitsprogramms der Europäischen Kommission für 2025**

### **Nachhaltiger Wohlstand und nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit**

Durch eine Strategie für Neugründungen und Unternehmensexansion sollen Unternehmen in der Europäischen Union einen besseren Zugang zu Kapital erhalten. Im Mittelpunkt des gemeinsamen Plans für Dekarbonisierung und Wettbewerbsfähigkeit steht der Deal für eine saubere Industrie, mit dem bis 2040 ein Emissionsabbau um 90 % gelingen soll. Dieses Ziel soll auch im europäischen Klimagesetz verankert werden. Die Europäische Kommission plant die Vorlage eines Investitionsplans für nachhaltigen Verkehr. Dieser wird Maßnahmen zur Unterstützung des beschleunigten Aufbaus von Auflade- und Betankungsinfrastrukturen sowie spezielle grüne Handels- und Investitionspartnerschaften mit Drittstaaten für erneuerbare und kohlenstoffarme Verkehrskraftstoffe umfassen.

### **Verteidigung und Sicherheit**

Die Europäische Union möchte ihre Verteidigungsindustrie stärken und Abhängigkeiten verringern. Die Strategie für eine krisenfeste Union wird die Antizipation von und die Abwehrfähigkeit gegenüber Krisen verbessern und durch Initiativen wie die

Bevorratungsstrategie in der Europäischen Union und einen Rechtsakt zu kritischen Arzneimitteln dazu beitragen, wichtige Ressourcen zu sichern.

## **Die Menschen unterstützen, unsere Gesellschaften und unser Sozialmodell stärken**

Mit dem Ziel, das Sozialmodell Europas zu festigen und die soziale Gerechtigkeit zu stärken, wird die Europäische Kommission Impulse für die Modernisierung der Sozialpolitik setzen. Um die Anpassung an den technologischen, demografischen und sektoralen Wandel zu erleichtern, wird die Europäische Kommission das Projekt einer Union der Kompetenzen vorstellen, die zum Ziel hat, dass alle Arbeitnehmer:innen in den Genuss einer bedarfsgerechten allgemeinen und beruflichen Bildung kommen.

## **Unsere Lebensqualität erhalten**

Die Europäische Kommission wird eine Vision für Landwirtschaft und Ernährung vorlegen, mit dem Pakt für die Meere einen einheitlichen Rahmen für die Meerespolitik schaffen, eine europäische Strategie für eine resiliente Wasserversorgung entwickeln und ein Vereinfachungspaket im Bereich der gemeinsamen Agrarpolitik vorlegen.

## **Unsere Demokratie schützen und unsere Werte wahren**

Die Europäische Kommission verfolgt das Ziel, Bedrohungen wie zunehmendem Extremismus und Desinformation entgegenzuwirken. Die Europäische Kommission plant außerdem, die Strategien zur Bekämpfung von Diskriminierung aufgrund des Geschlechts, der sexuellen Ausrichtung oder der Rasse zu verbessern.

## **Europa in der Welt: unseren Einfluss und unsere Partnerschaften nutzen**

Der Einsatz für die Freiheit der Ukraine steht nach wie vor ganz oben auf der Tagesordnung. Zudem setzt sich die EU für einen dauerhaften Frieden im Nahen Osten auf der Grundlage der Zweistaatenlösung ein. Ein Pakt für den Mittelmeerraum und eine Schwarzmeerstrategie sollen die regionale Zusammenarbeit, wirtschaftliche Investitionen und Sicherheit fördern.

## **Gemeinsam handeln und die Zukunft unserer Union vorbereiten**

Im anstehenden Vorschlag für einen neuen mehrjährigen Finanzrahmen liegt der Schwerpunkt auf der Vereinfachung des Zugangs zu Mitteln der Europäischen Union und der wirksameren Nutzung von Haushaltsmitteln der Europäischen Union zur Mobilisierung weiterer staatlicher, privater und institutioneller Finanzmittel.

# Jahresvorschau

**Innovation, Mobilität und Infrastruktur  
(federführende Zuständigkeit des BMIMI)**

## 1. Neue Initiativen

**Ein neuer Plan für nachhaltigen Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in Europa**

### KI-Aktionsplan für den Kontinent (nicht-legislativ, Q1 2025)

#### Ziele

Die konkreten Ziele sind noch unklar, weil die relevanten Informationen noch nicht vorliegen. Einerseits soll der KI-Aktionsplan für den Kontinent einen verbesserten Zugang zu Daten schaffen, der durch eine entsprechende Verordnung unterstützt werden soll. Andererseits soll der KI-Aktionsplan dabei unterstützen, die Chancen, die künstliche Intelligenz bietet, bestmöglich zu nutzen. Ein wesentlicher Teil dürften die bereits gestarteten „AI Factories“ sowie weiterführende Maßnahmen wie etwa „AI Gigafactories“ sein. „AI Factories“ sind dynamische Ökosysteme, die Innovation, Zusammenarbeit und Entwicklung im Bereich der Künstlichen Intelligenz fördern. Sie bringen die notwendigen Komponenten – Computerleistung, Daten und Talent – zusammen.

#### Stand

Der KI-Aktionsplan liegt aktuell noch nicht vor und ist für April 2025 vorgesehen. Hinsichtlich der „AI Factories“ werden voraussichtlich zwei Projekte mit österreichischer Beteiligung umgesetzt. Die Initiative „AI Factories“ wurde bereits 2024 – ohne Bezug zum KI-Aktionsplan – gestartet. Für „Gigafactories“ ist voraussichtlich eine Änderung der EuroHPC-Verordnung notwendig.

## Österreichische Haltung

Investitionen in Künstliche Intelligenz sind grundsätzlich zu begrüßen. Eine detaillierte Einschätzung zum KI-Aktionsplan ist erst nach dessen Vorlage durch die Europäische Kommission möglich.

## Quanten-Strategie der EU (nicht-legislativ, Q2 2025)

### Ziele

Gemäß dem Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für 2025 wird Europa mit der EU-Quantenstrategie – gefolgt von einem Quantengesetz – eine führende globale Position in diesem kritischen Sektor aufrechterhalten, strategische Vermögenswerte, Interessen, Autonomie und Sicherheit schützen und eine strategische Abhängigkeit von nicht-europäischen Quellen vermeiden. Die Strategie wird dazu beitragen, eigene Kapazitäten aufzubauen, um Quantentechnologien zu erforschen und zu entwickeln und auf diesen basierende Geräte und Systeme herzustellen.

### Stand

2024 gründete die Europäische Kommission eine Expert:innengruppe zur Koordinierung der Quantentechnologien. Ihre Aufgabe ist es, die Ziele des Europäischen Quantenpakts zu erleichtern bzw. mögliche sinnvolle Schritte in Richtung seiner Umsetzung zu definieren. Mit einer aktiven Beteiligung Österreichs bearbeitet diese Expert:innengruppe die Grundlagen der künftigen europäischen Quantenstrategie mit Fokus auf Forschungszusammenarbeit, Talent- und Kompetenzentwicklung, Infrastrukturentwicklung und -unterstützung, industrieller Zusammenarbeit und Kommerzialisierung. In einem ersten Schritt wurde eine ausführliche Darstellung bzw. Analyse der Quantenlandschaft in den unterschiedlichen Mitgliedstaaten erstellt, einschließlich nationaler Stärken und Herausforderungen, bestehender und geplanter Initiativen, Ökosystemen und Kooperationen. Derzeit werden mögliche Maßnahmenbereiche zur Umsetzung des Europäischen Quantenpakts diskutiert und deren Dringlichkeit bzw. Wichtigkeit abgestimmt. Feedback von den Mitgliedstaaten wird voraussichtlich noch bis zum Beginn des 2. Quartals 2025 gesammelt, um in weiterer Folge mit den Arbeiten zur Konsolidierung des finalen Quantenstrategiedokuments beginnen zu können.

## Österreichische Haltung

Das österreichische Interesse in Quantentechnologien wurde bereits vor Jahren mit der Unterzeichnung des Quantenpakts belegt. Die Ergebnisse der oben genannten Analyse der nationalen Quantenlandschaften unterstreichen das signifikante Potenzial Österreichs im künftigen europäischen und internationalen Quantenökosystem. Die europäische Quantenstrategie ermöglicht eine entsprechende Positionierung Österreichs auf europäischer Ebene, mit erhöhtem Einsatz der nationalen Stärkefelder und starker Hebelwirkung durch die Perspektive strategischer Kooperationen innerhalb Europas.

## EU-Weltraumgesetz (legislativ, inkl. Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, Q2 2025)

### Ziele

Gewährleistung eines einheitlichen Ansatzes der Europäischen Union für die Themen Sicherheit (insbesondere Schutz vor Kollisionen und Schäden durch Weltraummüll), Resilienz (insbesondere Schutz der Weltrauminfrastrukturen vor Bedrohungen wie Cyberangriffen) und Nachhaltigkeit im Weltraum. Für die drei genannten Säulen sind sowohl bindende als auch nicht bindende Regeln vorgesehen. Der Binnenmarkt für Weltraumaktivitäten soll die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Raumfahrtindustrie stärken, indem gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer:innen sichergestellt werden.

### Stand

Die Vorlage des Verordnungsentwurfs durch die Europäische Kommission war ursprünglich für das 1. Quartal 2024 geplant, hat sich in der Folge allerdings verspätet. Beim Rat Wettbewerbsfähigkeit (Raumfahrt) im Mai 2024 fand ein Meinungsaustausch zu dem Vorhaben statt. Die Vorlage des Entwurfs ist nun für das 2. Quartal 2025 geplant.

## Österreichische Haltung

Inhaltlich wird der Vorschlag Themen adressieren, für die sich Österreich bereits seit langem auf internationaler und europäischer Ebene einsetzt, insbesondere die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung auf der Erde und im Weltall (Ziel 1 der Österreichischen Weltraumstrategie 2030+). Zum Schutz unserer Weltrauminfrastruktur ist ein

Weltraumverkehrsmanagement erforderlich. Langfristig wäre ein globales Weltraumverkehrsmanagement notwendig, um die internationale Koordination sicherzustellen; erste Regeln auf europäischer Ebene sind daher ein guter Ausgangspunkt. Die angedachte mögliche Aufwertung der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm (EUSPA) durch zusätzliche neue Aufgaben und Kompetenzen wird kritisch gesehen, da viele Mitgliedstaaten – einschließlich Österreich – die bisherige Performance der Agentur skeptisch bewerten und einer weiteren Ausweitung ihrer Aufgaben und Kompetenzen daher zurückhaltend gegenüberstehen. Ein weiteres Anliegen Österreichs ist, dass die Nutzung der technischen Expertise der Europäischen Weltraumorganisation im Rahmen nationaler Genehmigungsverfahren weiterhin möglich sein muss.

## **Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr (nicht-legislativ, Q3 2025)**

### **Ziele**

Ziel dieser Initiative ist es, durch Investitionen in die Nachhaltigkeit des Verkehrs zur Wettbewerbsfähigkeit der EU beizutragen und durch zielgerichtete Maßnahmen das Investmentrisiko zu reduzieren, um den Aufbau und die Ausrollung von nachhaltigen Technologien zu beschleunigen.

### **Stand**

Eine Vorlage des Investitionsplans für nachhaltigen Verkehr ist im 3. Quartal 2025 vorgesehen. Inhaltlich wird er sich voraussichtlich mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, den Produktions- und Verteilungskapazitäten für erneuerbare und emissionsarme Kraftstoffe sowie der Stärkung des Schienenverkehrs beschäftigen. Nähere Informationen über den Inhalt liegen derzeit noch nicht vor.

### **Österreichische Haltung**

Von österreichischer Seite wird ein Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr begrüßt und insbesondere eine Föderierung der Nachhaltigkeit des Verkehrs einschließlich seiner Dekarbonisierung zur Erreichung der Klimaziele voll unterstützt.

## 2. Jahresplan für Evaluierungen und Eignungsprüfungen

### Fitness Check für den Marktzugang in der Binnenschifffahrt (Q2/Q3 2025)

#### Ziele

Die Europäische Kommission führt derzeit einen „Fitness Check“ (eine Bewertung mehrerer Rechtsvorschriften) des rechtlichen Rahmens für den Marktzugang zu Binnenwasserstraßen durch. Ziel ist die Beurteilung der bestehenden Unionsgesetzgebung im Hinblick auf die Erreichung des genannten Zwecks und inwieweit sie zu einem reibungslosen und fairen Funktionieren des Binnenmarkts beiträgt. Dabei bilden sieben Rechtsakte die Grundlage für den Zugang, die Organisation und das Funktionieren des Binnenschifffahrtsmarkts. Letztlich soll eine evidenzbasierte Politikgestaltung ermöglicht werden, die die unionsrechtlichen Bestimmungen einfach hält, unnötige Belastungen beseitigt und bestehende Rechtsakte anpasst, ohne die politischen Ziele zu beeinträchtigen.

#### Stand

Zunächst wurden die bestehenden Rechtsvorschriften im Bereich des Marktzugangs in der Binnenschifffahrt identifiziert und die Mitgliedstaaten ersucht, an einer Umfrage zu den Auswirkungen des Rechtsrahmens für den Marktzugang zur Binnenschifffahrt teilzunehmen. Es wurden sieben relevante Rechtsakte identifiziert (Verordnung Nr. 11/1960 zur Beseitigung von Diskriminierung bei Beförderungsentgelten und -bedingungen; Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zu den Regelungen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte für Schiffe, die zur Rheinschifffahrt gehören; Richtlinie 87/540/EWG über den Zugang zum Beruf des Binnenschiffsgütertransporteurs im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf; Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Transportunternehmen, die nicht in einem Mitgliedstaat ansässig sind, zur Binnenschifffahrt auf Binnenwasserstraßen; Verordnung (EG) Nr. 1356/96 über gemeinsame Regeln für den Güter- und Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen zwischen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Schaffung der Freiheit zum Erbringen derartiger Verkehrsleistungen; Richtlinie 96/75/EG über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und

grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft; Verordnung (EG) Nr. 718/1999 über eine Kapazität der Gemeinschaftsflotte zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs, in der geltenden Fassung).

Österreich hat sich an dieser Umfrage beteiligt und den von der Europäischen Kommission übermittelten Fragebogen zum angeführten Rechtsrahmen beantwortet. Die Auswertung durch die Europäische Kommission ist noch nicht abgeschlossen.

### **Österreichische Haltung**

Da die entsprechenden Regelungen alle bereits mindestens 20 Jahre alt sind, sollte der Bedarf für eine Überarbeitung bzw. Neugestaltung geprüft werden. Österreich begrüßt die Evaluierung dieses Rechtsrahmens, damit weiterhin ein freier Marktzugang zum Binnenschifffahrtsmarkt gewährleistet wird.

## **Fitness Check der EU-Flughafengesetzgebung (Q4 2025)**

### **Ziele**

Der geplante Fitness Check der EU-Flughafengesetzgebung soll sowohl die Slot-Verordnung, die Flughafengebühren-Richtlinie als auch die Richtlinie über Bodenabfertigungsdienste umfassen. Im Bereich der Slot-Verordnung wird gleichzeitig der bisherige Vorschlag der Europäischen Kommission zurückgezogen. Mit Hilfe des Fitness Checks soll festgestellt werden, ob die genannten Rechtsakte ihren Zweck weiterhin ausreichend erfüllen oder Revisionen erforderlich sind. Es sollen dabei insbesondere aktuelle Entwicklungen wie Marktkonsolidierung, Kapazitätsherausforderungen, Arbeitskräftemangel, verstärkter Wettbewerb durch Drittstaatenanbieter und die Notwendigkeit der Dekarbonisierung berücksichtigt werden. Weiters sollen das Potenzial für Vereinfachungen und Entbürokratisierungen analysiert und etwaige Synergien erkannt und gefördert werden.

### **Stand**

Im 4. Quartal 2025 soll eine öffentliche Konsultation zu diesem Thema stattfinden. Nähere Informationen sind derzeit nicht verfügbar.

## **Österreichische Haltung**

Österreich steht dem Fitness Check sowie etwaigen Überarbeitungen der umfassten Rechtsakte grundsätzlich offen gegenüber. Eine detaillierte Einschätzung ist erst nach Vorlage weiterer Informationen und konkreter Vorschläge möglich.

## **Evaluierung der Richtlinie über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (Q1/Q2 2025)**

### **Ziele**

Derzeit wird eine Evaluierung der Richtlinie 97/70/EG über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr durchgeführt. Das Ziel der Richtlinie besteht zum einen darin, bei Fischereifahrzeugen in der gesamten Europäischen Union für einen gemeinsamen Sicherheitsstandard zu sorgen, und zum anderen in der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen. Dies geschieht durch die Übernahme internationaler Normen für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen. Darüber hinaus enthält die Richtlinie zusätzliche gemeinsame Sicherheitsbestimmungen.

### **Stand**

Die Evaluierung der Richtlinie über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen ist für das 1./2. Quartal 2025 angekündigt. Nähere Details liegen aktuell noch nicht vor.

## **Österreichische Haltung**

Österreich unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, der Nachhaltigkeit und der Effizienz des Seeverkehrs und in diesem Sinne auch eine Aktualisierung der Richtlinie 97/70/EG über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr.

## **Ex-post-Evaluierung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) 2014-2020 (Q3/Q4 2025)**

### **Ziele**

Im Zusammenhang mit der Finanzierung von grenzüberschreitenden TEN-Verkehrsvorhaben mit europäischem Mehrwert durch die Europäische Union besteht ein wesentliches österreichisches Interesse daran, dass diese Finanzierung auch in der EU-Haushaltsperiode 2028-2034 fortgesetzt wird. Aus österreichischer Sicht könnte europaweit der größte Nutzen erzielt werden, wenn die Finanzierung seitens der Europäischen Union analog zur bestehenden Connecting Europe Fazilität (CEF), mit der Österreich in den Haushaltsperioden 2014-2020 und 2021-2027 bereits hohe Rückflüsse erreichen konnte, durch ein programmorientiertes Instrument mit wettbewerblicher Vergabe und dem Prinzip „höchste Zuschüsse für die Projekte mit dem höchsten europäischen Mehrwert“ fortgesetzt wird.

### **Stand**

Die Vorlage der Ex-post-Evaluierung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) 2014-2020 durch die Europäische Kommission ist im 2. Halbjahr 2025 vorgesehen. Nähere Informationen über Detailinhalte sowie die konkrete Stoßrichtung der Evaluierung liegen derzeit noch nicht vor.

### **Österreichische Haltung**

Österreich begrüßt die Ex-post-Evaluierung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) 2014-2020, insbesondere vor dem Hintergrund des österreichischen Interesses an einer effektiven Fortsetzung der EU-Finanzierung für grenzüberschreitende TEN-Verkehrsprojekte mit europäischem Mehrwert durch ein programmorientiertes Instrument in der EU-Haushaltsperiode 2028-2034. Hierzu könnte eine effiziente Evaluierung der bereits erreichten positiven Wirkungen von CEF einen Beitrag leisten.

### 3. Anhängige Vorschläge

#### Ein neuer Plan für nachhaltigen Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in Europa

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft, KOM(2024) 33 endgültig, 2024/0011 (COD), 26.01.2024**

#### Ziele

Der Vorschlag bezweckt eine Verbesserung und Aktualisierung der geltenden Richtlinie im Sinne eines effizienten Rahmens für die Einführung und Nutzung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (River Information Services – RIS) und damit letztendlich eine bessere Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Kette. Im Hinblick auf die Entwicklung harmonisierter Standards wird – wie bei anderen Richtlinien im Bereich der Binnenschifffahrt – auf den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) abgestellt. Ein gemeinsames RIS-Portal soll als neues Element dem Informationsaustausch und der Bereitstellung von Diensten dienen.

#### Stand

Der Richtlinievorschlag der Europäischen Kommission wurde am 26.01.2024 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 18.06.2024 wurde dazu eine Allgemeine Ausrichtung angenommen.

#### Österreichische Haltung

Die mit der Revision der RIS-Richtlinie angestrebte Verbesserung der Effizienz der Binnenschifffahrt und ihre Integration in ein multimodales Verkehrssystem ist wichtig, um das Potenzial der Binnenschifffahrt im Hinblick auf das Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf nachhaltigere Verkehrsträger nutzen zu können. Es ist zu begrüßen, dass man sich zur Erarbeitung und Aktualisierung des Standards – wie bei anderen Richtlinien im Bereich der Binnenschifffahrt – auf CESNI stützt.

Im Rahmen der Vorbereitung der Allgemeinen Ausrichtung unterstützte Österreich mit Blick auf seine Situation als Binnenstaat die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf direkt verbundene TEN-V-Binnenwasserstraßen/-häfen. Zu einigen Punkten hätte Österreich jedoch eine ehrgeizigere Linie präferiert, wie etwa beim Beschwerdemechanismus/Beschwerdestelle oder der Änderung des Anhangs I (Mindestanforderungen an bereitzustellende Daten) durch delegierte Rechtsakte.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004, (EG) Nr. 1107/2006, (EU) Nr. 1177/2010, (EU) Nr. 181/2011 und (EU) 2021/782 hinsichtlich der Durchsetzung von Fahr- und Fluggastrechten in der Union, KOM(2023) 753 endgültig, 2023/0437 (COD), 29.11.2023**

**Ziele**

Mit der Überarbeitung sollen die Mängel bei der Umsetzung und Durchsetzung der bestehenden Fahr- und Fluggastrechte behoben, aber keine neuen Fahr- und Fluggastrechte als solche eingeführt werden. Es soll für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Schutz der Fahr- und Fluggäste und den Verpflichtungen der Beförderer und Infrastrukturbetreiber gesorgt werden.

**Stand**

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 29.11.2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 05.12.2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt.

**Österreichische Haltung**

Österreich steht der Stärkung der Passagierrechte durchaus positiv gegenüber und konnte der Allgemeinen Ausrichtung zustimmen.

## **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Fahr bzw. Fluggastrechte im Zusammenhang mit multimodalen Reisen, KOM(2023) 752 endgültig, 2023/0436 (COD), 29.11.2023**

### **Ziele**

Verbesserte Rechte und bessere Informationen für Reisende:

- Nichtdiskriminierung zwischen Passagieren hinsichtlich der Beförderungsbedingungen und der Bereitstellung von Beförderungsausweisen;
- präzise Mindestinformationen, die den Passagieren in einem barrierefreien Format und rechtzeitig bereitzustellen sind;
- Rechte der Passagiere bei Störungen, insbesondere in Zusammenhang mit einem verpassten Anschluss zwischen verschiedenen Verkehrsträgern;
- möglichst rasche und einfache Rückerstattung des gesamten Ticketpreises bei Annulationen;
- Nichtdiskriminierung von und Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität;
- Festlegung und Überwachung von Dienstqualitätsnormen;
- Bearbeitung von Beschwerden;
- allgemeine Durchsetzungsvorschriften.

### **Stand**

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 29.11.2023 vorgelegt.

Beim Verkehrsminister:innenrat am 05.12.2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt.

### **Österreichische Haltung**

Österreich steht der Stärkung der Passagierrechte durchaus positiv gegenüber und konnte der Allgemeinen Ausrichtung zustimmen.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten, KOM(2023) 702 endgültig, 2023/0396 (COD), 07.11.2023**

**Ziele**

Ziel des Vorschlags ist die Unterstützung des Intermodalen bzw. Kombinierten Verkehrs.

**Stand**

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 07.11.2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 05.12.2024 wurde ein Fortschrittsbericht vorgelegt.

**Österreichische Haltung**

Österreich unterstützt die grundsätzliche Zielsetzung der Richtlinie, den Kombinierten Verkehr zu stärken. Es bestehen allerdings Bedenken, ob die inhaltliche Ausgestaltung des Vorschlags der Europäischen Kommission überhaupt dazu geeignet ist, dieses Ziel zu erreichen. Besonders kritisch sieht Österreich sowohl die im Entwurf der Europäischen Kommission vorgeschlagenen als auch die in den bisherigen Kompromissvorschlägen enthaltenen Definitionen für den Kombinierten Verkehr. Aus österreichischer Sicht ist eine für alle Beteiligten einfach handhabbare und leicht kontrollierbare Definition mit einer eindeutigen Beschränkung der Straßenabschnitte notwendig. Österreich spricht sich zudem gegen die verpflichtende Nutzung von eFTI (Electronic Freight Transport Information) ausschließlich für den Kombinierten Verkehr aus. Des Weiteren sind die vorgesehenen europaweit geregelten Ausnahmen des Kombinierten Verkehrs von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten für Österreich inakzeptabel.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, KOM(2023) 445 endgültig, 2023/0265 (COD), 11.07.2023**

### **Ziele**

Der Richtlinienvorschlag zur Überarbeitung der geltenden Richtlinie 96/53/EU über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen zielt darauf ab, stärkere Anreize für die Einführung emissionsfrei betriebener Fahrzeuge zu schaffen, den intermodalen Verkehr zu fördern und die Vorschriften zu längeren und schwereren Fahrzeugen (EMS/Gigaliner) im Hinblick auf grenzüberschreitende Fahrten klarzustellen.

### **Stand**

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 11.07.2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 18.06.2024 wurde ein Fortschrittsbericht vorgelegt.

### **Österreichische Haltung**

Österreich befürwortet zwar eine Förderung emissionsfreier Antriebe im Straßengüterverkehr und eine rasche Einführung derartiger Fahrzeuge, steht Gewichts- und Dimensionserhöhungen von Fahrzeugen jedoch grundsätzlich skeptisch bzw. ablehnend gegenüber. Eine – wenn auch nur geringfügige – Gewichtserhöhung wird insbesondere aufgrund der damit einhergehenden Abnutzung der bestehenden Infrastruktur und der in der Folge erforderlichen hohen Investitionen zur Instandhaltung, der negativen Auswirkungen auf eine umweltfreundliche Verkehrsverlagerung und der Verkehrssicherheit kritisch gesehen.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010, KOM(2023) 443 endgültig, 2023/0271 (COD), 11.07.2023**

### **Ziele**

Mit dem Verordnungsvorschlag sollen die geltende Richtlinie 2012/34/EU (Einheitlicher Europäischer Eisenbahnraum) abgeändert, die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (Schienengüterverkehrskorridore) ersetzt und neue Maßnahmen zur besseren Planung, Steuerung und Koordinierung des Schienenverkehrs zur Beförderung von Personen und Gütern getroffen werden.

Der Vorschlag verfolgt folgende Ziele:

- Überarbeitung des Rechtsrahmens für das Kapazitätsmanagement (Einführung einer Phase des strategischen Kapazitätsmanagements; neue und überarbeitete Verfahren für die marktorientierte und effektive Kapazitätsvergabe, harmonisierte Methoden zur Verwaltung knapper Kapazitäten);
- frühzeitige Integration von Instandhaltungsarbeiten in der Kapazitätsplanung durch die Entwicklung von geeigneten Prozessen für die harmonisierte Koordination der Instandhaltungs- und Ausbauarbeiten an der Infrastruktur;
- wirksamere Mechanismen für die Koordinierung zwischen den Stakeholdern (Benennung einer Koordinierungsstelle für Infrastrukturbetreiber auf EU-Ebene; Stärkung der Kompetenzen des europäischen Netzes der Regulierungsbehörden; europäischer Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrsmanagements);
- Anreize zur Verbesserung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnverkehrsdienste;
- Einführung eines harmonisierten Rahmens für Verkehrsmanagement und Leistungsüberprüfung;
- Einführung digitaler Instrumente für ein besseres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement.

## **Stand**

Der Verordnungsvorschlag wurde am 11.07.2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 18.06.2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Derzeit finden die Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission statt.

## **Österreichische Haltung**

Österreich unterstützt den Verordnungsvorschlag zur Nutzung von Fahrwegkapazitäten im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum als wichtige Initiative, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu fördern, und begrüßt die Einführung überarbeiteter Kapazitätsmanagementprozesse, die in einem europäischen Rahmen koordiniert und abgestimmt werden.

## **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, KOM(2023) 441 endgültig, 2023/0266 (COD), 11.07.2023**

### **Ziele**

Ziel der CountEmissionsEU-Verordnung ist, dass künftig CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten für Verkehrsdienstleistungen nach einer einheitlichen Methodik angegeben werden. Dadurch soll gewährleistet werden, dass Angaben zu CO<sub>2</sub>-Emissionen korrekt und vergleichbar sind.

Die Verordnung umfasst sowohl Dienstleistungen des Personen- als auch des Güterverkehrs sowie alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße, Luft). Die Angaben zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen einerseits die Anwendung klimafreundlicher Maßnahmen in Unternehmen fördern und andererseits den Nutzer:innen von Verkehrsdienstleistungen verlässliche Informationen für ihre Auswahlentscheidung liefern.

Die Verordnung soll grundsätzlich für Verkehrsdienstleistungen angewendet werden, die mindestens einen Anfangs- oder Endpunkt in der Europäischen Union haben. CountEmissionsEU schafft einen methodischen Rahmen, der festlegt, dass sich jene Einrichtungen, die sich für die Berechnung und Offenlegung von Informationen über

Treibhausgasemissionen aus Verkehrsdiensten entscheiden, an die Vorschriften aus der Verordnung halten müssen.

### **Stand**

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 11.07.2023 vorgelegt.

Beim Verkehrsminister:innenrat am 05.12.2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt.

Der polnische Ratsvorsitz hat das Dossier nicht als prioritär eingestuft, weshalb die Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission noch nicht aufgenommen wurden.

### **Österreichische Haltung**

Das Bestreben der Europäischen Kommission, einen harmonisierten Standard bei der Angabe von durch Verkehrsdienstleistungen generierten CO<sub>2</sub>-Emssionen einzuführen, wird grundsätzlich sehr positiv gesehen.

## **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002, KOM(2023) 269 endgültig, 2023/0163 (COD), 01.06.2023**

### **Ziele**

Mit dem Verordnungsvorschlag soll die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ersetzt werden.

Das neue Mandat der EMSA soll deren Aufgaben zukunftsgerichtet gestalten. Die Richtlinievorschläge des Seesicherheitspaketes (Flaggenstaatenforderungen, Hafenstaatkontrolle, Unfalluntersuchungen, Schiffsverschmutzungen) weiten die Aufgaben der EMSA im Hinblick auf die Aspekte Dekarbonisierung, Meeresbeobachtung und Digitalisierung aus, weshalb nunmehr auch die EMSA-Verordnung neu erlassen werden soll.

## **Stand**

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 01.06.2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 18.06.2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Die Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission wurden im November 2024 aufgenommen.

## **Österreichische Haltung**

Österreich unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, der Nachhaltigkeit und der Effizienz des Seeverkehrs grundsätzlich und in diesem Sinne auch die Arbeit der EMSA.

Österreich unterstützte die Allgemeine Ausrichtung des Rates und kann bei den Trilogverhandlungen die (v.a. von den im Seeverkehr aktiven Mitgliedstaaten) mehrheitlich vertretenen Positionen im Sinne der österreichischen Grundhaltung mittragen.

## **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das ergänzende Schutzzertifikat für Arzneimittel (Neufassung), KOM(2023) 231 endgültig, 2023/0130 (COD), 27.04.2023**

## **Ziele**

Der Verordnungsvorschlag zielt gemeinsam mit drei anderen Verordnungen auf die Einführung eines einheitlichen ergänzenden Schutzzertifikats (Unitary Supplementary Protection Certificate, U-SPC) sowie auf die Einführung eines zentralisierten Anmeldeverfahrens für nationale ergänzende Schutzzertifikate ab. Das einheitliche ergänzende Schutzzertifikat gilt als Ergänzung zum am 01.06.2023 in Kraft getretenen europäischen Patent mit einheitlicher Wirkung („Einheitspatent“).

## **Stand**

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 27.04.2023 im Rahmen des Patentpakets vorgelegt. Die Annahme einer Allgemeinen Ausrichtung beim Rat Wettbewerbsfähigkeit am 22.05.2025 ist seitens des polnischen Ratsvorsitzes angestrebt.

## **Österreichische Haltung**

Österreich hat eine positive Grundhaltung zum Vorschlag und erachtet das System als sinnvoll. Als Mitgliedstaat des Einheitspatentsystems unterstützt Österreich die Forderung nach einer gebührenden Einbindung des Europäischen Patentgerichts in das Rechtsschutzsystem betreffend die einheitlichen ergänzenden Schutzzertifikate (SPC). Darüber hinaus legt Österreich besonderen Wert auf die avisierte Harmonisierung und Vereinfachung des europäischen SPC-Systems. Dabei muss vor allem darauf geachtet werden, dass nicht weitere Fragmentierungen in ein bereits kompliziertes System eingeführt werden. Eine neuerliche verstärkte Zusammenarbeit würde diesem Harmonisierungsziel klar entgegenlaufen, zumal es auf die bereits bestehende Fragmentierung durch das Einheitspatentsystem (mit derzeit 18 Mitgliedstaaten der Europäischen Union) eine weitere Ebene der Fragmentierung legen würde.

## **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das ergänzende Schutzzertifikat für Pflanzenschutzmittel (Neufassung), KOM(2023) 223 endgültig, 2023/0128 (COD), 27.04.2023**

Siehe Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das ergänzende Schutzzertifikat für Arzneimittel (Neufassung).

## **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das einheitliche ergänzende Zertifikat für Arzneimittel und zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1001, der Verordnung (EG) Nr. 1901/2006 und der Verordnung (EU) Nr. 608/2013 KOM(2023) 222 endgültig, 2023/0127 (COD), 27.04.2023**

Siehe Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das ergänzende Schutzzertifikat für Arzneimittel (Neufassung).

## **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das einheitliche ergänzende Schutzzertifikat für Pflanzenschutzmittel, KOM(2023) 221 endgültig, 2023/0126 (COD), 27.04.2023**

Siehe Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das ergänzende Schutzzertifikat für Arzneimittel (Neufassung).

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vergabe von Zwangslizenzen für das Krisenmanagement sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 816/2006, KOM(2023) 224 endgültig, 2023/0129 (COD), 27.04.2023**

**Ziele**

Der Verordnungsvorschlag zielt darauf ab, der Europäischen Kommission ein Instrument an die Hand zu geben, mit dem sie im Falle eines unionsweiten Krisen- oder Notfallmodus befugt wäre, eine Zwangslizenz für die gesamte Europäische Union zu erteilen. Der Anwendungsbereich bezieht sich auf Patente, veröffentlichte Patentanmeldungen, ergänzende Schutzzertifikate und Gebrauchsmuster.

**Stand**

Der Verordnungsvorschlag wurde am 27.04.2023 im Rahmen des Patentpakets vorgelegt. Am 26.06.2024 erfolgte im Ausschuss der Ständigen Vertreter:innen (AStV) die Annahme des Mandats für Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission.

Aktuell laufen die Trilogverhandlungen mit dem Ziel einer Einigung unter polnischem Ratsvorsitz.

**Österreichische Haltung**

Österreich hat sich bei der Annahme der Allgemeinen Ausrichtung enthalten.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, der Richtlinie 1999/37/EG des Rates und der Richtlinie (EU) 2019/520 hinsichtlich der CO2-Emissionsklasse**

## **von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern, KOM(2023) 189 endgültig, 2023/0134 (COD), 04.05.2023**

### **Ziele**

Der Richtlinienvorschlag verfolgt das Ziel, Regeln festzulegen, nach denen die Auswirkungen von Anhängern auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen in die Gebührenregelung einbezogen werden, bei denen die Straßenbenutzungsgebühren abhängig vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Fahrzeugs differenziert werden. Zudem sollen die bestehenden Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362 hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-emissionsabhängigen Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge geändert werden, um der neuen Struktur der Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen.

### **Stand**

Der Richtlinienvorschlag wurde am 04.05.2023 von der Europäischen Kommission vorgelegt. Der Rat hat zu diesem Vorschlag noch keine Position eingenommen.

### **Österreichische Haltung**

Die Zielsetzung, Anreize für die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen zu schaffen, hat Österreich schon bei früheren Überarbeitungen der Richtlinie 1999/62/EG grundsätzlich unterstützt. Es bestehen allerdings Bedenken hinsichtlich der Eignung und Praktikabilität der vorgeschlagenen Änderungen.

## **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust KOM(2023) 128 endgültig, 2023/0055 (COD), 01.03.2023**

### **Ziele**

Übergeordnetes Ziel des Vorschlags ist die Anhebung der Verkehrssicherheit durch das Erreichen der „Vision zero“-Strategie, nach der es bis zum Jahr 2050 annähernd keine

Verkehrstoten im Straßenverkehr mehr geben soll. Nach dem derzeit geltenden Rechtsrahmen können Sanktionen in Form der Entziehung einer Lenkberechtigung keine unionsweite Wirkung entfalten, wenn das Delikt in einem anderen Mitgliedstaat begangen wurde als dem, der den Führerschein ausgestellt hat. Daher wurde (neben dem Vorschlag zur vierten Führerscheinrichtlinie) auch die gegenständliche Richtlinie zum Entzug der Lenkberechtigung mit unionsweiter Wirkung vorgelegt. Damit wird ein neues System geschaffen, mit dem ein europaweites Fahrverbot ausgesprochen werden kann, wenn ein Mitgliedstaat beschließt, einem Lenker wegen eines Vergehens in seinem Hoheitsgebiet die Lenkberechtigung zu entziehen.

### **Stand**

Der Richtlinievorschlag wurde am 01.03.2023 im Rahmen des Verkehrssicherheitspakets vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 05.12.2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Die Trilogverhandlungen, die am 11.12.2024 mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission aufgenommen wurden, befinden sich in der finalen Phase einer Einigung.

### **Österreichische Haltung**

Die grundsätzliche Idee der Richtlinie wird begrüßt. Die Erwartungen hinsichtlich eines einfachen und praktikablen Systems zur Erhöhung der Verkehrssicherheit waren jedoch höher. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit kann nur durch klare, verständliche und vollziehbare Regelungen gewährleistet werden. Eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie – wie vom Europäischen Parlament vorgeschlagen – wird grundsätzlich kritisch gesehen, da zunächst die Etablierung der jetzt vorgeschlagenen wichtigsten Bestimmungen abgewartet werden sollte. Weiters werden die vorgesehenen Statistiken und Berichtspflichten kritisch gesehen; der zusätzliche administrative Aufwand sollte so gering und unkompliziert wie möglich gehalten werden.

### **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der**

## **Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission, KOM(2023) 127 endgültig, 2023/0053 (COD), 01.03.2023**

### **Ziele**

Ziele des Vorschlags sind die Anhebung der Verkehrssicherheit (Erreichen der „Vision zero“), aber auch die Förderung der Freizügigkeit und Mobilität. Die wichtigsten Elemente der Richtlinie sind die Einführung eines „mobilen“ (d.h. digitalen) Führerscheins, Vorschläge zur Harmonisierung der in den Mitgliedstaaten angewandten medizinischen Untersuchungsverfahren, eine Regelung für das begleitende Fahren mit einem Führerschein ab 17 Jahren, eine Probezeit für Fahranfänger:innen, ein vereinfachtes und harmonisiertes Verfahren zur Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten sowie die gezielte Aktualisierung der Prüfungsanforderungen für den Erwerb eines Führerscheins und der Anforderungen an die körperliche und geistige Eignung der Lenker:innen.

### **Stand**

Der Richtlinievorschlag wurde am 01.03.2023 im Rahmen des Verkehrssicherheitspakets vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 04.12.2023 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Die Trilogverhandlungen, die am 22.10.2024 mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission aufgenommen wurden, befinden sich in der finalen Phase einer Einigung.

### **Österreichische Haltung**

Österreich hat der Allgemeinen Ausrichtung im Rahmen eines Kompromisses zwar zugestimmt, dennoch waren die Erwartungen Österreichs an konkrete Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, höher. Diesem Ziel laufen z.B. die Aufnahme zusätzlicher Ausnahmebestimmungen bzw. Erweiterungen einzelner Lenkberechtigungsklassen – wie z.B. der Klasse B – zuwider.

### **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 Annahme 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, KOM(2013) 130 endgültig, 2013/0072 (COD), 13.03.2013**

### **Ziele**

Die Revision der Verordnung hat das Ziel, das Regulativ zu modernisieren, vorhandene Lücken zu schließen und auch Teile der maßgeblichen, sehr umfangreichen Judikatur zur Fluggastrechte-Verordnung im neuen Rechtstext zu berücksichtigen. Die wesentlichen Änderungen betreffen die Vereinfachung und bessere Übersichtlichkeit der Verordnung, die Verbesserung des Konsument:innenschutzes, die Schaffung von nachvollziehbaren und klaren Definitionen sowie den Ausbau von Informationspflichten der Luftfahrtunternehmen gegenüber den Passagieren.

### **Stand**

Der Verordnungsvorschlag wurde am 13.03.2013 von der Europäischen Kommission vorgelegt. Die Verhandlungen im Rat gestalteten sich komplex und ruhten für einige Jahre.

Der aktuelle polnische Ratsvorsitz hat es sich zum Ziel gesetzt, eine Allgemeine Ausrichtung bis zum Juni 2025 zu erreichen.

### **Österreichische Haltung**

Österreich unterstützt die Wiederaufnahme der Verhandlungen über eine Revision der Fluggastrechte-Verordnung und setzt sich besonders für ein hohes Konsument:innen-schutzniveau ein. Gleichzeitig strebt Österreich eine ausgewogene Balance zwischen Konsument:innen und Luftfahrtunternehmen an.

## 4. Rücknahmen

### Ein neuer Plan für nachhaltigen Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in Europa

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der Europäischen Union, KOM(2011) 827 endgültig, 2011/0391 (COD), 01.12.2011**

#### Ziele

Ziel des Vorschlags war eine generelle Überarbeitung der sogenannten EU-Slot-Verordnung, um diese krisenfester (und flexibler) zu gestalten. Weiters sollte die Slotrückgabe-Disziplin der Luftfahrtunternehmen erhöht werden, damit alle Slots möglichst effizient und von allen Luftfahrtunternehmen inklusive Newcomern genutzt werden können und Slots nicht verloren gehen.

#### Stand

Der Verordnungsvorschlag ist überholt und wird von der Europäischen Kommission zurückgezogen. Es ist stattdessen ein sogenannter „Fitness Check der EU-Flughafengesetzgebung“ für das 4. Quartal 2025 geplant, auf dessen Basis über die weitere Vorgehensweise entschieden werden soll.

#### Österreichische Haltung

Österreich hat sich bei den Vorarbeiten aktiv beteiligt und unterstützt grundsätzlich auch das Vorhaben, die Slot-Verordnung zu überarbeiten.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt, KOM(2017) 647 endgültig, 2017/0288 (COD), 08.11.2017**

**Ziele**

Ziel des Vorschlags ist die Verbesserung Alltagsmobilität und die Förderung des (gewerblichen) Personenkraftverkehrs als nachhaltige Alternative zum Individualverkehr.

**Stand**

Die Europäische Kommission plant, den Vorschlag zurückzuziehen, da eine Einigung nicht absehbar und der Vorschlag bereits überholt ist.

**Österreichische Haltung**

Da der Vorschlag bereits überholt ist, wird die Zurückziehung unterstützt.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 in Bezug auf die Fähigkeit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, als Leistungsüberprüfungsgremium für den einheitlichen europäischen Luftraum zu handeln, KOM(2020) 577 endgültig, 2020/0264 (COD), 22.09.2020**

**Ziele**

Im Rahmen des Vorschlags für eine Überarbeitung des Rechtsrahmens für einen einheitlichen europäischen Luftraum (SES 2+) wurde zusätzlich ein Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) übermittelt, um für die Überprüfung der Erfüllung der Leistungsziele ein neues institutionalisiertes Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body) unter dem Dach der EASA zu schaffen.

## **Stand**

In Bezug auf diesen Vorschlag hat eine große Mehrheit der Mitgliedstaaten von Anfang an deutlich gemacht, es vorzuziehen, für das Leistungsüberprüfungsgremium eine rein beratende Funktion beizubehalten und nicht innerhalb der Strukturen der EASA zu etablieren. Der überarbeitete Rechtsrahmen für einen einheitlichen europäischen Luftraum wurde im Jahr 2024 erfolgreich verhandelt und abgeschlossen und ist als Verordnung (EU) 2024/2803 am 01.12.2024 in Kraft getreten. Darin wird das Leistungsüberprüfungsgremium als unabhängiges beratendes Gremium der Europäischen Kommission in Form einer Expert:innengruppe etabliert, womit der gegenständliche Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 obsolet geworden ist.

## **Österreichische Haltung**

Österreich begrüßt die Zurückziehung des Vorschlags durch die Europäische Kommission, da dieser den Intentionen der SES2+-Verordnung zuwiderlaufen und Ineffizienzen hervorrufen würde.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (Kodifizierung), KOM(2021) 769 endgültig, 2021/0400 (COD), 07.12.2021**

Siehe die Ausführungen zu den anhängigen Vorhaben.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über standardessentielle Patente und zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1001, KOM(2023) 232 endgültig, 2023/0133(COD), 27.04.2023**

## **Ziele**

Der Verordnungsvorschlag soll die Europäische Union als globale Instanz zur Setzung von Standards stärken, die Wettbewerbsfähigkeit vorantreiben und eine resiliente, grüne und digitale Wirtschaft ermöglichen. So soll durch diesen Vorschlag der kontinuierliche Beitrag von Spitzentechnologien zur Standardisierung gefördert und belohnt werden, indem er

die Lizenzierung von patentierten Technologien, die in den Standards enthalten sind, erleichtert. Mit dem Vorschlag zielt die Europäische Kommission darauf ab, Probleme und Marktasymmetrien bei der Lizenzierung von standardessentiellen Patenten (SEP) auszugleichen.

## **Stand**

Der Verordnungsvorschlag wurde am 27.04.2023 im Rahmen des Patentpakets vorgelegt. Die Diskussionen in den entsprechenden Gremien führten noch nicht zu einer Einigung. Im Jahresprogramm 2025 kündigte die Europäische Kommission jedoch an, den Vorschlag innerhalb von sechs Monaten zurückziehen zu wollen.

## **Österreichische Haltung**

Das BMIMI bedauert den angekündigten Rückzug des Verordnungsvorschlags. Das BMIMI hat eine positive Grundhaltung zum Vorschlag und begrüßt eine gesetzliche Regelung der Lizenzierung standardessentieller Patente. Standardessentielle Patente werden immer wichtiger, gerade mit Blick auf die zunehmende Konnektivität vieler Produkte im Zuge des Internet of Things (Autos, Smart Fridges etc.). Auch im Hinblick auf die Twin Transition wird die Standardisierung von erheblicher Bedeutung sein.

## 5. Aufhebungen

### **Verordnung (EWG) Nr. 4058/89 über die Preisbildung im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten**

#### **Ziele**

Das Ziel der Verordnung ist eine freie Preisbildung im Güterkraftverkehr.

#### **Stand**

Die moderne EU-Gesetzgebung hat einen umfassenden Rahmen für die Regulierung des Straßenverkehrs eingeführt, der sich auf Sicherheit, Umweltstandards und fairen Wettbewerb konzentriert, ohne dass eine Preisfestsetzung erforderlich ist. Rechtsakte wie die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 haben die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 4058/89 effektiv abgelöst und überflüssig gemacht.

#### **Österreichische Haltung**

Die Aufhebung wird unterstützt.

# Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2025 – Juni 2026)

## Einleitung

Das aktuelle Achtzehnmonatsprogramm wurde von Polen, Dänemark und Zypern erstellt.

Das Trio der Ratspräsidentschaften der Europäischen Union verpflichtet sich, die Arbeit des Rates zu Beginn dieses neuen institutionellen Zyklus und angesichts beispielloser Herausforderungen und geopolitischen Drucks auf die Europäische Union, insbesondere des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, zu lenken. Dies hat Auswirkungen auf die gesamte Politik in der Europäischen Union.

Das Programm des Trios gliedert sich in folgende Themen:

- Ein starkes und sicheres Europa, das sich auf auswärtige Maßnahmen, Sicherheit und Verteidigung, Migration und Grenzschutz, Erweiterung und interne Reformen bezieht.
- Ein wohlhabendes und wettbewerbsfähiges Europa, in dem die verschiedenen Komponenten Wettbewerbsfähigkeit, doppelter Wandel, Innovation, Umwelt und soziale Angelegenheiten behandelt werden.
- Ein freies und demokratisches Europa, das Verweise auf die Werte der EU wie Rechtsstaatlichkeit und Menschenrechte enthält.

Während der gesamten 18-monatigen Laufzeit wird das Trio den Dialog mit der Zivilgesellschaft und den Bürger:innen, insbesondere der Jugend, aufrechterhalten. Dies wird es gemeinsam mit den Institutionen der Europäischen Union im Rahmen ihrer Zuständigkeiten tun.

## Wichtige Daten

(Stand März 2025)

### Erstes Halbjahr 2025: Polnische EU-Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr

Datum	Beschreibung
17./18.03.2025	Informeller Rat TTE (Verkehr) in Warschau
05.06.2025	Rat TTE (Verkehr) in Luxemburg

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

Datum	Beschreibung
12.03.2025	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie) in Brüssel
22.05.2025	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie) in Brüssel
23.05.2025	Rat WBF (Forschung/Raumfahrt) in Brüssel

## Zweites Halbjahr 2025: Dänische EU-Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr

Datum	Beschreibung
04.12.2025	Rat TTE (Verkehr) in Brüssel

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

Datum	Beschreibung
29.09.2025	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie) in Brüssel
30.09.2025	Rat WBF (Forschung/Raumfahrt <sup>1</sup> ) in Brüssel
08.12.2025	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie) in Brüssel
09.12.2025	Rat WBF (Forschung/Raumfahrt) in Brüssel

---

<sup>1</sup> Abhängig vom Verlauf der Arbeiten zu dem für das 2. Quartal 2025 angekündigten Vorschlag für ein EU-Weltraumgesetz.

