

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

Jahresvorschau des BMK 2020

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

Wien, April 2020

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, April 2020

Inhalt

A Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission	5
Eine Union, die mehr erreichen will	5
Umsetzung der sechs übergreifenden Ziele	6
Ein europäischer Grüner Deal	6
Ein Europa, das für das digitale Zeitalter gerüstet ist	8
Eine Wirtschaft im Dienste der Menschen	9
Ein stärkeres Europa in der Welt	10
Förderung unserer europäischen Lebensweise	10
Neuer Schwung für die Demokratie in Europa	11
Überprüfung der in vorherigen Amtsperioden der Kommission vorgeschlagenen Initiativen, über die das Europäische Parlament und der Rat noch keine Einigung erzielt haben	12
Bessere Rechtsetzung, Umsetzung der Politikgestaltung und Durchsetzung des EU- Rechts	12
1 Jahresvorschau für die Bereiche Verkehr, Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum	14
1.1 Verkehr	14
1.1.1 Neue Initiativen	14
1.1.2 REFIT-Initiativen	21
1.1.3 Vorrangige anhängige Vorschläge	24
1.1.4 Rücknahme	39
1.1.5 Liste der geplanten Aufhebungen	40
1.2 Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum	41
1.2.1 Neue Initiativen	41
1.2.2 Vorrangige anhängige Vorschläge	42
2 Jahresvorschau für die Bereiche Umwelt, Klimapolitik, Abfall und Energie	44
2.1 Umwelt	44
Europäischer Grüner Deal	44
Zukunft der Umweltpolitik und neues Umweltaktionsprogramm (UAP)	45
Einhaltung von EU-Umweltrecht und Environmental Implementation Review (EIR)	45
Evaluierung der Richtlinie 2010/75/EU zu Industrieemissionen (IED)	46
EU-Förderprogramm LIFE	46
Naturschutz und Biodiversität	47
Integrierte Meerespolitik	48
Bioökonomie	48

Nuklearenergie.....	49
2.2 Klimapolitik	50
Umsetzung des Klimaübereinkommens von Paris (globaler Klimaschutz).....	50
Langfristige Strategie für klimaneutrales Europa bis zum Jahr 2050.....	51
EU Innovationsfonds	52
Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität	52
Emissionen von Pkw, leichten und schweren Nutzfahrzeugen	53
Nachhaltige Finanzen	53
2.3 Kreislaufwirtschaft, Abfall und Chemikalien.....	55
Chemikalien.....	56
2.4 Energie	58
2.4.1 Neue Initiativen.....	58
2.4.2 REFIT-Initiativen	61
2.4.3 Vorrangige anhängige Vorschläge	62
2.4.4 Weitere energierelevanten Aktivitäten auf EU-Ebene	63
B Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2019 – Juni 2020)	65
Einleitung.....	65
Eine Union für Arbeitsplätze, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit	65
Eine Union, die alle ihre Bürgerinnen und Bürger befähigt und schützt	65
Auf dem Weg zu einer Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimapolitik	66
Mobilitätspaket I	66
Allgemeiner Hintergrund	67
Inhalt	68
Verhandlungsstand und die nächsten Schritte	71
Wichtige Daten (Stand Jänner 2020).....	73
Erstes Halbjahr 2020: HR EU-Ratspräsidentschaft.....	73
Zweites Halbjahr 2020: DE EU-Ratspräsidentschaft	74

A Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission

Eine Union, die mehr erreichen will

Im Laufe des nächsten Jahres und dieses Jahrzehnts wird sich der Union die einzigartige Gelegenheit bieten, den Übergang zu einem gerechten, klimaneutralen, ressourcenschonenden und digitalen Europa maßgeblich zu gestalten.

Diese Ziele sind die treibende Kraft hinter dem ersten jährlichen Arbeitsprogramm dieser Kommission. Darin werden sowohl die wichtigsten Initiativen vorgestellt, die die Kommission in ihrem ersten Amtsjahr ergreifen möchte, als auch die Nahziele für die ersten 100 Tage. Das Arbeitsprogramm ist schwerpunktmäßig auf die sechs übergreifenden Ziele aus den politischen Leitlinien von Präsidentin von der Leyen ausgerichtet und trägt den Hauptprioritäten des Europäischen Parlaments ebenso Rechnung wie den Kernzielen aus der strategischen Agenda des Europäischen Rates für den Zeitraum 2019–2024. Das Arbeitsprogramm gibt den Rahmen für das weitere Vorgehen vor und soll es ermöglichen, in strittigen Fragen zu einer Lösung zu kommen.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen auch entsprechende Ressourcen zur Verfügung stehen und es bedarf eines langfristigen Haushalts. Die Kommission ist daher bereit, das Europäische Parlament und den Rat zu unterstützen, damit zum 1. Januar 2021 ein ausgewogener und ehrgeiziger langfristiger Haushalt vorliegt und die Investitions- und Ausgabenprogramme vom ersten Tag an umgesetzt werden können.

Eine große Chance ist der Europäische Green Deal, den die Kommission unter Ursula von der Leyen vorgestellt hat. Er umfasst alle Ressorts und ist so gestaltet, dass damit ein Umbau und eine Modernisierung, nicht nur hinsichtlich Klimaschutz, sondern auch was den technologischen Fortschritt betrifft, erreicht werden soll.

Eine neue Herausforderung werden die Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über eine neue Partnerschaft sein. Wie schon bei den Verhandlungen über das Austrittsabkommen wird die Kommission während des gesamten Verhandlungsprozesses

für größtmögliche Transparenz gegenüber den anderen EU-Organen, den Mitgliedstaaten und der Öffentlichkeit sorgen.

Bei der Umsetzung der ehrgeizigen Agenda wird sich die Kommission an der Agenda 2030 der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung orientieren. Dementsprechend werden die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung in den Mittelpunkt der Politik gerückt.

Die Umsetzung der im Arbeitsprogramm der EK vorgesehenen Maßnahmen wird das Zusammenwirken aller Organe erfordern. Die Kommission ist, wie sie in ihren politischen Leitlinien dargelegt hat, fest entschlossen, eine besondere Beziehung zum Europäischen Parlament aufzubauen und befürwortet in diesem Rahmen ein Initiativrecht des Parlaments. Das Arbeitsprogramm sieht zudem den Rückgriff auf das unverzichtbare Mittel der strategischen Vorausschau vor.

Umsetzung der sechs übergreifenden Ziele

Ein europäischer Grüner Deal

Die Erderwärmung, die Erschöpfung der natürlichen Ressourcen und die immer weiter schwindende Biodiversität gefährden zusammen mit Waldbränden, Überschwemmungen und anderen Naturkatastrophen unsere Sicherheit und unseren Wohlstand. Gleichzeitig führt ein technologischer Umbruch hin zu neuen Technologien, die sich im Fahrwasser des Klimaschutzes entwickelt haben, zum Adaptionsbedarf der europäischen Unternehmen.

Der europäische Grüne Deal ist die Reaktion darauf und die neue Wachstumsstrategie. Er umfasst einen Fahrplan mit Strategien und Maßnahmen, um den tief greifenden Wandel herbeizuführen, der in allen Sektoren erforderlich ist. Davon werden viele im ersten Jahr der Amtszeit der Kommission umgesetzt und sie sind ein wesentlicher Teil dieses Arbeitsprogramms.

Im Mittelpunkt steht das erste europäische Klimagesetz, das die Klimaneutralität bis 2050 zum verbindlichen Ziel macht. Die Kommission wird ein neues EU-Ziel für die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 vorschlagen und im Vorfeld der Klimakonferenz der Vereinten Nationen 2020 in Glasgow auch bei den internationalen Verhandlungen über

höhere Zielvorgaben für große Emittenten verhandeln. Die Emissionen sind dabei eine Leitlinie und geben eine Maßzahl vor, anhand derer unser Fortschritt zu bemessen ist.

Als Maßnahme im Wirtschaftsbereich wird die Kommission eine Strategie für eine intelligente Sektorenintegration und eine Renovierungswelle vorlegen, ebenso umfasst sie die Industrie, die nicht nur durch Carbon Border Taxes, sondern vor allem auch durch eine durch die EU und ihre Mitgliedstaaten begleitete Transformation langfristig wettbewerbsfähig gemacht werden soll. Dies wird zum einen zum Zugang von Bürgerinnen und Bürger zu erschwinglicher sauberer Energie und zum anderen zur Energieversorgungssicherheit beitragen, aber auch langfristig Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum sichern. Die Kommission wird außerdem eine übergreifende Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorschlagen, um den Verkehrssektor zu modernisieren und grüner zu machen.

Der neue Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft wird dazu beitragen, die Produktions- und Verbrauchsmuster zu verändern, um den ökologischen Fußabdruck und die CO₂-Bilanz zu reduzieren.

Der europäische Grüne Deal zielt auch auf die Bewältigung des Verlusts an Biodiversität und gesunden Ökosystemen ab. Die Kommission wird daher eine neue EU-Biodiversitätsstrategie bis 2030 vorschlagen, um die Umwelt zu erhalten und zu schützen, ebenso eine Strategie „Vom Hof auf den Tisch“, die sich über die gesamte Lebensmittelkette erstreckt und die Landwirtinnen und Landwirte dabei unterstützt, auf nachhaltigere Weise hochwertige, nahrhafte, erschwingliche und sichere Lebensmittel zu erzeugen.

Für die ehrgeizigen Ziele Europas muss eine adäquate Finanzierung bereitgestellt werden. Dem nächsten langfristigen EU-Haushalt kommt daher eine Schlüsselrolle zu.

Anfang 2020 schlug die Kommission den Investitionsplan für den europäischen Grünen Deal vor, um für die nächsten zehn Jahre mindestens 1 Billion Euro an nachhaltigen Investitionen zu mobilisieren. Die InvestEU-Garantie wird dazu beitragen, indem sie das Risiko für private Investorinnen und Investoren verringert. Um sicherzustellen, dass der Aspekt der Nachhaltigkeit in unserem Finanzsystem durchgängig berücksichtigt wird, soll eine Neue Strategie für ein nachhaltiges Finanzwesen privates Kapital für umweltgerechte Investitionen erschließen. Die neuen Regeln für IPCEIs (Important Projects of Common European Interest) ermöglichen erstmals auch, dass Restriktionen bei staatlichen Beihilfen gelockert werden können, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Der Übergang zu einem klimaneutralen Kontinent kann nur gelingen, wenn er für alle fair und gerecht ist. Der Mechanismus für einen gerechten Übergang und der dazugehörige Fonds für einen gerechten Übergang, die Anfang 2020 vorgeschlagen wurden, werden die am stärksten betroffenen Regionen unterstützen und dabei helfen, ihre Wirtschaft zu modernisieren und zu diversifizieren und die sozialen und wirtschaftlichen Kosten des Übergangs aufzufangen.

Ebenfalls wird der Europäische Klimapakt Regionen, lokale Gemeinschaften, die Zivilgesellschaft, Schulen, die Industrie und Privatpersonen einbinden, um den Klimawandel zu bekämpfen und die Umwelt zu schützen.

Ein Europa, das für das digitale Zeitalter gerüstet ist

Die Kommission wird bei den Technologien der Zukunft eine Vorreiterrolle übernehmen und sicherstellen, dass der europäische Ansatz menschlich, ethisch und wertebasiert ist. Sie wird eine neue europäische Datenstrategie und ein Weißbuch über künstliche Intelligenz vorlegen, ferner ein neues Gesetz über digitale Dienstleistungen.

Weiters wird die Kommission die Richtlinie über die Sicherheit von Netz- und Informationssystemen überarbeiten und Initiativen vorschlagen, um das digitale Finanzwesen besser gegen Cyberangriffe zu rüsten. Dazu wird auch ein Vorschlag über Kryptoanlagen zählen.

Um den ökologischen und digitalen Wandel zu unterstützen und für einen fairen Wettbewerb zu sorgen, hat die Kommission eine umfassende neue Industriestrategie für Europa vorgeschlagen. Hinzu kommt die KMU-Strategie, die kleinen und mittleren Unternehmen die Wirtschaftstätigkeit erleichtern soll. Auch wird dem Medien- und dem AV-Sektor besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Um ein besseres Funktionieren der Märkte zu gewährleisten, wird die Kommission über die Hindernisse im Binnenmarkt berichten und einen Aktionsplan zur Durchsetzung der Binnenmarktvorschriften vorschlagen. In einem Weißbuch über ein Instrument gegen ausländische Subventionen werden Überlegungen zu möglichen neuen Instrumenten angestellt, mit denen die wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen ausländischer Subventionen im Binnenmarkt angegangen werden können. Dies wird den Weg für einen Gesetzgebungsvorschlag im Jahr 2021 ebnen.

Im Jahr 2021 wird die Kommission auch Wege zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Plattformarbeiterinnen und Plattformarbeitern vorschlagen. Weiters wird sie den Aktionsplan für digitale Bildung aktualisieren und eine Mitteilung über die Zukunft von Forschung und Innovation und den Europäischen Forschungsraum vorlegen.

Eine Wirtschaft im Dienste der Menschen

Obwohl sich die Beschäftigung auf einem Rekordhoch und die Arbeitslosigkeit auf dem niedrigsten Stand seit der Jahrhundertwende befindet, sind Arbeitslosigkeit und Armut in einigen Mitgliedstaaten nach wie vor zu hoch. Verstärkt wird diese Entwicklung nun durch die durch den Corona-Virus ausgelöste Krise, aber auch durch den anhaltenden Trend zu neuen Technologien (beispielsweise im Automotive Sektor).

Die Kommission hat daher in ihrer Mitteilung „Ein starkes soziales Europa für einen gerechten Übergang“ den Startschuss für einen Dialog- und Konsultationsprozess gegeben, der den Weg für einen Aktionsplan zur Umsetzung der europäischen Säule sozialer Rechte ebnen soll. Parallel dazu wird die Kommission ein Rechtsinstrument für gerechte Mindestlöhne für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der EU vorschlagen, weiters ist ein Vorschlag für eine europäische Arbeitslosenrückversicherung geplant.

Im Jahr 2021 wird die neue europäische Kindergarantie vorgestellt, die ein wichtiges Instrument zur Bekämpfung der Armut darstellt und gewährleistet, dass Kinder Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen erhalten. Um jungen Menschen beim Zugang zu den benötigten Bildungs-, Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten zu helfen, wird die Kommission die Jugendgarantie stärken.

Ebenso wird die Kommission den Rahmen für die wirtschaftspolitische Steuerung prüfen und darlegen, wie gut die Haushaltsvorschriften in den vergangenen Jahren insgesamt funktioniert haben. Sie wird auch weiterhin beobachten, wie gut Bulgarien und Kroatien ihre politischen Verpflichtungen im Hinblick auf den Beitritt zum Wechselkursmechanismus, einem entscheidenden Schritt auf dem Weg zur Einführung des Euro, umsetzen.

Die Kommission wird auch einen Aktionsplan zur Schaffung einer Kapitalmarktunion vorlegen, weiters einen neuen Aktionsplan zur Bekämpfung der Geldwäsche, eine Mitteilung zur Unternehmensbesteuerung im 21. Jahrhundert, einen Aktionsplan zur Bekämpfung von Steuerbetrug und sie wird einen Aktionsplan für die Zollunion und einen

Legislativvorschlag zur Schaffung einer einzigen Anlaufstelle für Zollbehörden („Single Window“) verabschieden.

Ein stärkeres Europa in der Welt

Die Kommission wird eine neue umfassende Strategie für Afrika ausarbeiten, um die Wirtschaftsbeziehungen zu fördern, Arbeitsplätze auf beiden Kontinenten zu schaffen und die Partnerschaft in allen Bereichen zu vertiefen. Parallel dazu wird sich die Kommission bemühen, die Verhandlungen über ein neues Partnerschaftsabkommen zwischen der EU und den Ländern Afrikas, der Karibik und des Pazifischen Ozeans, das das Ende Februar 2020 auslaufende Cotonou-Abkommen ersetzen soll, zum Abschluss zu bringen.

Zudem soll die Partnerschaft mit den westlichen Balkanstaaten weiter vertieft werden und die Kommission wird weiterhin auf die Aufnahme von Beitrittsverhandlungen mit Nordmazedonien und Albanien drängen, indem sie Wege zur Verbesserung des Beitrittsprozesses vorschlägt. Ebenso will die Kommission eine neue Östliche Partnerschaft für die Zeit nach 2020 vorschlagen.

Die Kommission beabsichtigt ferner im Anschluss an die nächste WTO-Ministerkonferenz im Juni 2020 eine umfassende Initiative zur WTO-Reform anzustoßen, sie will sich in einer Mitteilung über die Stärkung der wirtschaftlichen und finanziellen Souveränität Europas für eine regelbasierte Weltordnung einsetzen, sie wird in enger Zusammenarbeit mit dem Rat einen Aktionsplan für Menschenrechte und Demokratie erarbeiten und einen Aktionsplan zur Gleichstellung der Geschlechter und zur Stärkung der Frauenrechte durch das auswärtige Handeln der EU vorlegen.

Förderung unserer europäischen Lebensweise

Die Europäische Union spielt bei der Gesundheitsfürsorge eine wichtige Rolle. Daher wird die Kommission einen europäischen Plan zur Krebsbekämpfung vorlegen, um die Mitgliedstaaten bei der Krebsvorbeugung und -behandlung zu unterstützen. Ebenso wird sie eine Arzneimittelstrategie für Europa vorlegen, um weiterhin die Qualität und Sicherheit von Arzneimitteln sicherzustellen und die globale Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu festigen.

Hinsichtlich der Förderung von Kompetenzen, Bildung und Inklusion ist die Kommission bestrebt, den europäischen Bildungsraum bis 2025 zu verwirklichen. Sie will eine neue

europäische Agenda für Kompetenzen vorlegen, um Qualifikationsdefizite zu ermitteln und zu beseitigen und entsprechende Umschulungsmaßnahmen unterstützen. Außerdem wird sie einen neuen Aktionsplan für Integration und Inklusion vorlegen, um sicherzustellen, dass die Schwächsten in unserer Gesellschaft geschützt werden.

Da der Schutz von Kindern an erster Stelle steht, wird die Kommission eine EU-Strategie für eine wirksamere Bekämpfung des sexuellen Missbrauchs von Kindern vorlegen.

Um dem Thema Sicherheit gerecht zu werden, hat die Kommission vor, eine neue EU-Strategie für die Sicherheitsunion vorzulegen.

Um das Thema Asyl und Migration mit neuen Impulsen voranzubringen, wird die Kommission einen neuen Migrations- und Asylpakt ausarbeiten.

Neuer Schwung für die Demokratie in Europa

Demokratie zählt neben den Grundrechten und der Rechtsstaatlichkeit zu den Grundwerten unserer Union. Die Kommission wird daher einen Europäischen Aktionsplan für Demokratie vorlegen, ihren ersten jährlichen Bericht über die Rechtsstaatlichkeit ausarbeiten und eine neue Strategie zur Umsetzung der Charta der Grundrechte vorlegen.

Die Kommission wird auch eine Gleichstellungsstrategie vorlegen, um die wichtigsten Herausforderungen und Probleme anzugehen, mit denen Frauen heute konfrontiert sind, darunter geschlechtsspezifische Gewalt, wirtschaftliche Unabhängigkeit und Zugang zum Arbeitsmarkt. In diesem Zusammenhang werden auch Vorschläge zum Thema Lohntransparenz vorgelegt.

Ferner wird die Kommission Maßnahmen für die Gleichstellung und bessere Integration der Roma ergreifen, eine Strategie ausarbeiten, um EU-weit die Gleichstellung von LGBTIQ-Personen sicherzustellen und eine EU-Opferschutzstrategie vorlegen. Darüber hinaus wird sie einen Bericht über die Auswirkungen des demografischen Wandels vorlegen und eine langfristige Vision für ländliche Gebiete sowie ein Grünbuch zum Thema Altern vorschlagen.

Die neue Verbraucheragenda der Kommission wird dafür sorgen, dass der Verbraucherschutz den aktuellen Entwicklungen Rechnung trägt, insbesondere was den grenzüberschreitenden Zahlungsverkehr und Online-Transaktionen anbelangt.

Überprüfung der in vorherigen Amtsperioden der Kommission vorgeschlagenen Initiativen, über die das Europäische Parlament und der Rat noch keine Einigung erzielt haben

Die Kommission hat alle Vorschläge, die vom Europäischen Parlament und vom Rat noch nicht angenommen wurden, sorgfältig geprüft, um zu bewerten, ob sie beibehalten, geändert oder zurückgezogen werden sollten. Nach dieser eingehenden Analyse ist sie zum Schluss gekommen, dass 32 davon zurückgezogen werden sollten.

Dennoch ist die Kommission entschlossen, die Hauptziele zu erreichen, die vielen der Vorschläge, die momentan möglicherweise nicht weiterverfolgt werden sollen, zugrunde liegen. Bevor die Kommission die Vorschläge nun tatsächlich zurückzieht, wird sie das Europäische Parlament und den Rat zu der vorgeschlagenen Liste konsultieren.

Unter den weiteren noch anhängigen Initiativen hat die Kommission diejenigen Gesetzgebungsinitiativen ermittelt, denen im Jahr 2020 im Gesetzgebungsverfahren vorrangige Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Bessere Rechtsetzung, Umsetzung der Politikgestaltung und Durchsetzung des EU-Rechts

Weiterhin im Mittelpunkt der Politikgestaltung der Union wird eine bessere Rechtsetzung stehen. Die Kommission ist entschlossen, politische Maßnahmen auszuarbeiten und umzusetzen. Entsprechend der im Rahmen des Europäischen Grünen Deals eingegangenen Verpflichtung werden alle Initiativen mit dem grünen Gebot „Verursache keine Schäden“ vereinbar sein.

Zur Verbesserung der Politikgestaltung wird die Kommission ihre erste Vorausschau ausarbeiten. In dem Bericht werden die wichtigsten Trends und ihre potenziellen politischen Auswirkungen dargelegt. Weiters wird die Kommission eine Mitteilung über bessere Rechtsetzung vorlegen.

Die Kommission wird ein neues Instrument auf der Grundlage des Konzepts „One In, One Out“ entwickeln, dessen Zweck darin besteht, sicherzustellen, dass die EU-Rechtsvorschriften den Endnutzerinnen und Endnutzern zugutekommen, ohne dass den Bürgerinnen und

Bürgern sowie den Unternehmen, insbesondere den KMU, unnötige Belastungen auferlegt werden.

Zur Prüfung von Möglichkeiten hinsichtlich Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes sowie Digitalisierung wird die Kommission die Plattform „Fit-for-future“ einrichten.

Ebenso wird die Kommission die Umsetzung und Anwendung der bestehenden Rechtsvorschriften weiterhin genau überwachen und den Dialog mit Mitgliedstaaten suchen.

1 Jahresvorschau für die Bereiche Verkehr, Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum

1.1 Verkehr

(federführende Zuständigkeit des BMK)

1.1.1 Neue Initiativen

Ein europäischer Grüner Deal

Mitteilung über den europäischen Grünen Deal

(nicht legislativ, 4. Quartal 2019)

Ziele: Der EGD stellt eine der 6 politischen Leitlinien der EK dar und soll insbesondere der Verwirklichung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen dienen. Der EGD soll als neue Wachstumsstrategie dazu führen, dass Europa bis zum Jahr 2050 der erste klimaneutrale Kontinent wird. Die EK wird 2020 eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verabschieden, mit der die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden und diese Herausforderung in Bezug auf alle Emissionsquellen angegangen wird. Alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft- und Schifffahrt) werden zu dieser Verringerung beitragen müssen.

Ausführlichere, auch auf die anderen betroffenen Politikbereiche bezugnehmende Erläuterungen zum European Green Deal finden sich im Abschnitt Umwelt/Klima.

Stand: Der Anhang des EGD sieht einen Maßnahmenplan bzw. einen Fahrplan der EK für die Jahre 2020 bis 2021 vor: Insbesondere wurde am 4. März 2020 das erste europäische „Klimagesetz“ zur Verankerung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 vorgestellt. Im

Bereich der nachhaltigen und intelligenten Mobilität sind für das Jahr 2020 vor allem nicht legislative Maßnahmen geplant.

Österreichische Haltung: AT unterstützt die Zielsetzungen des EGD und hat in seinem Regierungsprogramm ein sogar noch ambitionierteres Ziel – Klimaneutralität bis 2040 – formuliert. Beim EGD handelt es sich sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene um eine Querschnittsmaterie, weshalb eine enge Abstimmung wie auch Koordinierung unter den betroffenen Ressorts essentiell sind.

Nachhaltige und intelligente Mobilität

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

(nicht legislativ, 4. Quartal 2020)

Ziele: Im Verkehrsbereich sind einige konkrete Ziele im Rahmen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität genannt, so zB.:

- Multimodaler Verkehr – Verlagerung von Gütern auf die Schiene
- Automatisierte und vernetzte multimodale Mobilität
- Kostenwahrheit im Verkehr
- Ausbau von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen
- Sauberer Verkehr in Städten

Stand: Die Strategie soll im 4.Quartal 2020 vorgelegt werden.

Österreichische Haltung: Siehe auch oben – grundsätzlich positive Haltung zum Green Deal, steht dieser doch im Einklang mit den Grundsätzen der österreichischen Verkehrspolitik, insbesondere Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, Kostenwahrheit im Güterverkehr und der Ausbau sowie die Nutzung von emissionsfreien Antriebsformen, etc.

Diese bisher bekannten Ziele der Strategie können unterstützt werden. Wichtig dabei sind die Identifizierung und ggf. Anpassung der jeweiligen europäischen Politikinstrumente als auch die Zurverfügungstellung von ausreichend europäischen Fördermitteln (z.B. CEF Transport).

„ReFuelEU Aviation“ – Nachhaltige Flugkraftstoffe

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 100 Absatz 2 AEUV und/oder Artikel 192 Absatz 1 AEUV, 4. Quartal 2020)

Ziele: Um das im geplanten Klimagesetz der EK vorgesehene Ziel der Klimaneutralität bis 2050 erreichen zu können, muss auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten. Dies schließt die europ. Luftfahrt mit ein, die zwar mit einem Anteil von rd. 3,8 % CO₂-Emissionen in 2018 an den Gesamt-CO₂-Emissionen in der EU+EFTA einen relativ geringen Anteil hat, dies allerdings zumindest einer Steigerung von rd. 110 % gegenüber dem Jahr 1990 entspricht. Die Weiterentwicklung und der Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen könnten dabei kurz- und mittelfristig die effizientesten Maßnahmen sein, um entsprechende CO₂-Reduktionen in der Luftfahrt zu erreichen.

Stand: Die EK plant im vierten Quartal 2020 einen Legislativvorschlag einschließlich einer begleitenden Folgenabschätzung vorzulegen. „ReFuelEU Aviation“ wurde von der EK als eine der Flagship-Initiativen unter dem European Green Deal bezeichnet. Derzeit wird eine Studie durchgeführt, gefolgt von einem legislativen Vorschlag, dessen Rechtsgrundlage (Energie od. Verkehr) noch nicht geklärt ist. Im Rahmen der Studie sollen Optionen untersucht werden, die einen stärkeren Marktanteil von nachhaltigen Flugkraftstoffen in der europ. Luftfahrt ermöglichen sollen. Maßnahmen könnten z.B. ein eigenes Unterziel für den Einsatz von erneuerbarer Energie im Flugverkehr, die verpflichtende Beimischung von nachhaltigen Flugkraftstoffen für Airlines, der verpflichtende Auf- bzw. Ausbau von entsprechender Infrastruktur auf Flughäfen oder die Ausweitung der Förderungen für entsprechende Projekte sein.

Österreichische Haltung: Zu verstärken wäre die Förderung für Erforschung und Entwicklung alternativer Treibstoffe und Antriebsformen, da Batterien auf absehbare Zeit keine Alternative für Luftfahrzeuge sein werden. Überlegenswert könnten auch Maßnahmen sein wie die finanzielle Unterstützung für Versuchsanlagen und Luftverkehrsunternehmen, die nachhaltige Kraftstoffe einsetzen oder das generelle Setzen von Anreizen für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen, um die Anrechenbarkeit von nachhaltigen Flugkraftstoffen auf die unternehmensspezifischen Erneuerbaren-Energie-Ziele zu nutzen.

Kerosin aus HVO (hydriertem Pflanzenöl) wird beispielsweise gänzlich aus biogenen Ausgangsstoffen hergestellt. Allerdings ist bei einer Bewertung aller biogenen Substitute jedenfalls auf den nachhaltigen Anbau der Rohstoffe und die aus ökologischen und

sozialen Gesichtspunkten vertretbare maximale Anbaufläche zu achten. HVO wird derzeit hauptsächlich aus dem umstrittenen Rohstoff Palmöl hergestellt.

Daher ist bei der Entwicklung und Förderung dieser Kraftstoffe zu berücksichtigen, dass kein Anteil der Biomasse aus dem Nahrungsmittelanbau für den Menschen beinhaltet sein darf („tank vs. table“). Auch palmölbasierte Biokraftstoffe können durch die in der RED II festgelegte Deckelung bzw. die Reduktion der Anrechnung dieser Kraftstoffe bis 2030 auf null, für die Erreichung gesteckter Ziele keine Rolle spielen.

Aus Sicht des BMK wird Kerosin aus biogenen Rohstoffen auf Grund der beschränkten Verfügbarkeit der Ausgangsstoffe und vor allem der beschränkten Verfügbarkeit einer ökologisch und sozial verträglichen Ausweitung von Anbauflächen nur ein Teil der Lösung für eine Reduktion der Treibhausgasemissionen in diesem Sektor sein können.

Zu unterstützen wären daher innovative Lösungsbeiträge einerseits für nachhaltige Flugkraftstoffe, die kurz- bis mittelfristig zur Deckung des Bedarfs an Treibstoff und zur CO₂-Reduktion beitragen können, und andererseits alternative Antriebsformen, die langfristig konventionelle Triebwerke ergänzen oder ersetzen sollen, wie beispielsweise teil- und vollelektrische Antriebe, die mittels Batterie oder Wasserstoff-Brennstoffzelle betrieben werden.

Die technischen Fragen hinsichtlich des Einsatzes von biogenen Kraftstoffen zur Substitution von Kerosin werden bereits seit längerem untersucht und sind zu einem Teil bereits gelöst, ein Einsatz dieser Kraftstoffe in großem Stil ist jedoch vor allem von den verfügbaren Mengen und den Kosten dieser Kraftstoffe abhängig. Zu lösen gilt es daher vor allem die Konkurrenzfähigkeit von nachhaltigen Flugkraftstoffen. Entsprechende Kraftstoffe aus Biomasse sind derzeit noch um das Drei- bis Vierfache teurer als konventionelles Kerosin; synthetische Kraftstoffe (z.B. aus Wasserstoff) sind acht- bis neunfach teurer als Kerosin.

Um die wirtschaftliche wie auch ökologische Nachhaltigkeit dieser Produktion von nachhaltigen Flugkraftstoffen zu gewähren, sollte diese bzw. ihre Verarbeitung, zumindest zu signifikanten Teilen, in Europa stattfinden. Eine rasche Einführung einer verpflichtenden Beimischung von nachhaltigen Flugkraftstoffen wäre derzeit vermutlich noch kontraproduktiv, da die europäische Industrie noch nicht die notwendigen Produktionskapazitäten aufweist und die regulatorischen Rahmenbedingungen noch unzureichend sind (z.B. Beihilfeleitlinien). Eine verpflichtende Beimischung von

alternativen Treibstoffen ab Mitte der 2020-Jahre könnte jedoch zielführend sein, da dies die benötigten Investitionen durch die Industrie auslösen könnte.

„FuelEU Maritime“ – Grüner europäischer Meeresraum

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 100 Absatz 2 AEUV und/oder Artikel 192 Absatz 1 AEUV, 4. Quartal 2020)

Ziele: Die Inhalte sind derzeit noch nicht bekannt. Voraussichtlich wird sich der Vorschlag mit den Rahmenbedingungen für eine verstärkte Nutzung alternativer Kraftstoffe im Seeverkehr und der Absenkung der durch den Seeverkehr verursachten GHG-Emissionen befassen.

Stand: Die EK hat den Vorschlag noch nicht vorgelegt.

Österreichische Haltung: Österreich als Binnenstaat ohne kommerziell eingesetzte Seeschiffe wäre von derartigen Maßnahmen nicht unmittelbar betroffen, unterstützt aber Schritte, die zur Verbesserung der Umweltperformance des internationalen Seeverkehrs beitragen.

Luftverkehrspaket

Überprüfung der Flughafengebühren

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 100 Absatz 2 AEUV, 4. Quartal 2020)

Ziele: Die Richtlinie 2009/12 regelt die Beziehung zwischen Flughäfen mit mehr als 5 Mio. Passagierinnen und Passagieren pro Jahr und den dort tätigen Luftverkehrsunternehmen, insbesondere hinsichtlich der Erhebung von Flughafenentgelten. Ziel ist es, eine transparente und nicht-diskriminierende Festlegung von Flughafenentgelten zu gewährleisten, z.B. durch verpflichtende Konsultationen zwischen Nutzern (Luftverkehrsunternehmen) und Flughafenleitungsorgan oder durch die Schaffung unabhängiger Aufsichtsbehörden in jedem Mitgliedsstaat.

Stand: Die EK plant, im vierten Quartal 2020 eine Folgenabschätzung und einen Legislativvorschlag vorzulegen. Eine Studie im Auftrag der EK aus dem Jahr 2017 hat ergeben, dass die derzeit gültige Richtlinie 2009/12 über Flughafenentgelte nicht alle Ziele erreicht hat. U.a. wurde empfohlen, die unabhängigen Aufsichtsbehörden in den MS zu stärken und klarere Bestimmungen für Flughäfen mit der größten Marktmacht

einzuführen. Eine weitere Evaluierung der EK aus dem Jahr 2019 bestätigte, dass nicht alle Ziele erreicht wurden, kam aber zu keinem eindeutigen Schluss bezüglich des Missbrauchs von Marktmacht durch einzelne Flughäfen.

Österreichische Haltung: Österreich hat die Richtlinie 2009/12 mit dem Flughafenentgeltgesetz in nationales Recht umgesetzt und damit eine Höchstpreisgrenze eingeführt („price-cap“ abhängig von Inflation und Verkehrswachstum). Diesem unterliegen auch Flughäfen mit weniger als 5 Mio. Passagierinnen und Passagieren. Die Konsultationen aus den Nutzerausschüssen lassen vermuten, dass die Zufriedenheit mit dem derzeitigen System groß ist. Bei dem für Ende 2020 geplanten Legislativvorschlag sollte darauf geachtet werden, dass hinsichtlich der Frage von „dual-till“ und „single till“ das Subsidiaritätsprinzip beachtet wird.

Überprüfung der Erbringung von Flugverkehrsdiensten

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 100 Absatz 2 AEUV, 4. Quartal 2020)

Ziele: Die Verordnung (VO) enthält Bestimmungen zu folgenden zentralen Bereichen:

1. Betriebsgenehmigung, auch in Bezug auf den Hauptgeschäftssitz der Luftfahrtunternehmen;
2. Eigentum und Kontrolle von EU-Luftfahrtunternehmen,
3. Leasing;
4. Freiheit zur Erbringung von Flugdiensten innerhalb der EU;
5. gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen;
6. Verkehrsaufteilungsregeln und
7. Preistransparenz.

Die Verordnung enthält zwar keine spezifischen Sozialvorschriften, aber die mit der Anwendung der Verordnung und der Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes verbundenen indirekten arbeitsmarkt- und sozialpolitischen Auswirkungen sind Bestandteil der Analyse. Im Jahr 2018 und 2019 hat die EK die derzeitige VO auf ihre Auswirkungen evaluiert. Die Evaluierung bezieht sich auf den Zeitraum 2008 bis 2017 sowie, zur Bewertung der Wirksamkeit, auf die Jahre 1992 (d. h. das Jahr, in dem das dritte Luftverkehrspaket angenommen wurde) bis 2017. Sie umfasst den Europäischen Wirtschaftsraum, d. h. die EU-28 sowie Island, Liechtenstein und Norwegen. Die Evaluierung hat ergeben, dass es einige Bereiche gibt, die verbesserungswürdig scheinen

sowie Bereiche, die von der VO nicht erfasst werden. Deshalb ist ein Legislativvorschlag zur Änderung der VO zu erwarten.

Stand: Die EK plant, in diesem Jahr einen Legislativvorschlag vorzulegen. Eine Studie im Auftrag der EK aus den Jahren 2018 und 2019 hat ergeben, dass die derzeit gültige VO nicht alle Ziele erreicht hat bzw. aufgrund von neuen Gegebenheiten, wie z.B. neuen Geschäftsmodellen von Luftfahrtunternehmen, angepasst werden sollte. Es wurden vor allem drei Schwerpunktbereiche ermittelt: Betriebsgenehmigung, Eigentum und Kontrolle sowie Verkehrsaufteilung. Betr. Betriebsgenehmigung sollten laut EK folgende Punkte im Vordergrund stehen:

1. Marktaustritt eines Luftfahrtunternehmens und die Frage, ob dieser Aspekt eher im Zusammenhang mit der Verordnung über Luftverkehrsdienste oder der Zeitnischenverordnung behandelt werden sollte;
2. Hauptgeschäftssitz der Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Entwicklung von Geschäftsmodellen einschließlich der Frage, welche Funktionen im Mitgliedstaat des Hauptgeschäftssitzes ausgeübt werden sollten;
3. Hauptgeschäftssitz der Luftfahrtunternehmen und Heimatbasis von Flugzeugbesatzungen – hier könnten weitere Maßnahmen in Bezug auf die Vorschriften im Zusammenhang mit dem geltenden Arbeitsrecht und der Durchsetzung der geltenden Vorschriften erforderlich werden;
4. schließlich neue Geschäftsmöglichkeiten wie Drohnen und durch Online-Plattformen beworbene Flüge auf Kostenteilungsbasis.

Bei der praktischen Anwendung der Vorschriften zu Eigentum und Kontrolle sind mehrere Probleme aufgetreten. Betr. Eigentum und Kontrolle stellt sich die Frage betr. potenziell schwierigem Zugang zu Finanzmitteln. Die Verkehrsaufteilungsregeln können de facto die Luftfahrtunternehmen zwingen, Zeitnischen an gut angebundenen Flughäfen unentgeltlich an Wettbewerber abzugeben. Aufgrund des erheblichen Werts von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen wird allein die Tatsache, dass die Mitgliedstaaten Verkehrsaufteilungsregeln vorsehen können, von den Luftfahrtunternehmen heftig kritisiert, auch angesichts der möglichen Auswirkungen auf die Anwendung der Zeitnischenverordnung. Die EK muss gegebenenfalls eine Änderung der bestehenden Vorschriften in Erwägung ziehen, damit für die Luftfahrtunternehmen der freie Zugang zum Binnenmarkt gewahrt bleibt aber auch das Problem der Überlastung von Flughafenkapazitäten gelöst wird. Weiterer Handlungsbedarf wird bei den Bereichen Leasing, PSO und Preistransparenzvorschriften gesehen.

Österreichische Haltung: Österreich hat sich bei beiden Evaluierungen 2018 und 2019 im Rahmen der Fragebögen eingebracht. Insgesamt wird eine Revision befürwortet. Bei dem zu erwartenden Legislativvorschlag sollte gerade bei den Schwerpunktbereichen betr. Betriebsgenehmigung und Eigentum und Kontrolle, sowie bei Leasing (wet lease), bei Flügen auf Kostenteilungsbasis sowie betr. einer möglichen Aufnahme von sozial- bzw. arbeitsrechtlichen Regelungen auf die jeweiligen Vorschläge der EK geachtet werden.

1.1.2 REFIT-Initiativen

Ein europäischer Grüner Deal

Evaluierung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zu einem europäischen Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (Schienengüterverkehrskorridor-Verordnung)

Ziele: Mit dem Ziel der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs wurde vor zehn Jahren die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr verabschiedet. Sie hat seinerzeit neun Schienengüterverkehrskorridore, sogenannte RFCs (rail freight corridors), geschaffen, die inzwischen um zwei weitere Korridore ergänzt wurden. Geographisch entsprechen sie weitgehend den TEN-T Kernnetzkorridoren. Für jeden Korridor ist eine Verwaltungsstruktur eingerichtet, die zu einer weitreichenden Kooperation aller Beteiligten und zur Vereinheitlichung technischer, betrieblicher und organisatorischer Regelungen, insbesondere im grenzüberschreitenden Bereich, beitragen soll. Als einheitliche Anlaufstelle für die Nutzer der Infrastruktur (v.a. die Eisenbahnverkehrsunternehmen) wird für jeden Korridor ein Corridor One-Stop Shop (C-OSS) eingerichtet. Der C-OSS informiert über die verfügbaren Infrastrukturkapazitäten (Fahrplantrassen) und weist Trassen zu. Die operative Abwicklung einer Zugfahrt entlang eines Korridors, die Festlegung des Infrastruktur-Benützungsentgelts und die Verrechnung verbleiben weiterhin bei den einzelnen Infrastrukturbetreibern.

In der Praxis haben sich einige Schwächen herausgestellt, etwa, dass die gemäß der Verordnung angebotenen Produkte und Zeitabläufe nicht den Bedürfnissen des Marktes entsprechen.

Stand: Die Kommission evaluiert den derzeitigen Zustand und prüft eine Revision. Eine „Open Public Consultation“ dazu wurde am 3.2.2020 geschlossen. Die Konsulentinnen und

Konsulenten werden im weiteren Verlauf qualitative Interviews mit relevanten Stakeholdern führen. Der Evaluierungsbericht soll Mitte des Jahres veröffentlicht werden. Danach soll die Entscheidung getroffen werden, ob eine Revision der Verordnung erfolgen soll.

Österreichische Haltung: Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ist ein wichtiges Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, der Verordnung kommt aus Sicht des BMK eine bedeutende Rolle zu. Eine Änderung der Verordnung könnte dazu beitragen, dass das Instrument der Schienengüterverkehrskorridore besser die Bedürfnisse des Marktes erfüllen und eine effizientere Steuerung erfolgen kann. Österreich befürwortet daher eine Revision der Verordnung.

Ein stärkeres Europa in der Welt

Evaluierung des EU-Rechtsrahmens zum Schutz von Geschmacksmustern

Ziele: Die Evaluierung soll untersuchen, inwieweit der geltende EU-Rechtsrahmen für Geschmacksmuster sein Ziel hinsichtlich Wirksamkeit, Effizienz, Relevanz, Kohärenz und europäischen Mehrwerts erreicht hat und klar herausstellen, inwiefern dieser Rechtsrahmen weiterhin zweckmäßig ist. Die Evaluierung soll auch Möglichkeiten für eine Straffung der Eintragungsverfahren aufzeigen, um die Nutzung des Geschmacksmusterschutzes in der EU zu vereinfachen und so potenziell die Kosten und den Verwaltungsaufwand für Unternehmen, Designer und KMU zu verringern.

Stand: Die EK hat Mitte 2019 einen zusammenfassenden Bericht über eine Ende 2018 durchgeführte öffentliche Konsultation zum Thema veröffentlicht. Unvorgreiflich einer noch durchzuführenden Detailanalyse der Antworten wird darin als „Preliminary finding“ u.a. folgendes festgehalten:

- Fast 2/3 der Teilnehmerinnen und Teilnehmer finden, dass das System des Musterschutzes in der EU (nationale und Gemeinschaftsregime zusammen) gut funktioniert.
- Dessen ungeachtet finden fast 50 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer allgemein, dass sowohl die Richtlinie als auch die Gemeinschaftsmusterverordnung unbeabsichtigte (negative) Konsequenzen oder sogar Mängel aufweisen (allerdings sind aus der dem Bericht angeschlossenen Antwortensynopsis – mit Ausnahme der Thematik der „Reparaturklausel“ – keine konkreten Detailprobleme ersichtlich).
- In fast 70 % der Antworten auf Frage 17 des Katalogs wird eine einheitliche Regelung für den Musterschutz von sichtbaren Reparaturteilen (uneingeschränkter

Musterschutz oder Ausnahme durch sogen. „Reparaturklausel“) befürwortet, allerdings ist aus den Antworten nicht nachvollziehbar, welche Lösung präferiert wird. Die EU-interne Rechtslage ist trotz mehrerer Lösungsversuche in den letzten 2 Jahrzehnten nach wie vor uneinheitlich.

Konkrete Textvorschläge der EK für eine Revision der Richtlinie und der Verordnung liegen derzeit noch nicht vor. Die kroatische Ratspräsidentschaft hat bisher ohne weitere Konkretisierung lediglich mitgeteilt, für eine Präsentation gegen Ende des kroatischen Mandats „bereit zu sein“.

Österreichische Haltung: Der österreichische Gesetzgeber hat – auch unter Hinweis auf die „diesbezüglichen kontroversiellen Standpunkte der beteiligten österreichischen Kreise“ und „die nicht absehbaren gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen“ – bisher von der Einführung einer Reparaturklausel in das Musterschutzgesetz abgesehen.

Ob künftige Revisionsvorschläge der EK, mit denen die Einführung einer solchen Klausel verpflichtend gemacht werden soll, von überzeugenden Argumenten und vor allem nachvollziehbaren Fakten flankiert werden, bleibt abzuwarten.

Evaluierung der Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG

Ziele: Ermittlung, wie sich die Hauptänderungen der 3. Führerscheinrichtlinie (neues FS-Modell, verpflichtende Befristungen, Änderungen bei gesundheitlicher Eignung und Fahrprüferinnen/Fahrprüfer, EU-weites Führerscheinnetzwerk RESPER) in der Realität ausgewirkt haben.

Stand: Der Endbericht liegt seit Ende 2017 vor. Weitere Schritte (Ausarbeitung einer weiteren Richtlinie auf Basis der Erkenntnisse) wurden nach ho. Kenntnisstand bisher noch nicht gesetzt.

Österreichische Haltung: Die Evaluierung der Führerschein-Richtlinie wird zur Kenntnis genommen.

1.1.3 Vorrangige anhängige Vorschläge

Ein Europäischer Grüner Deal

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen

Ziele: Der Vorschlag bezweckt die Angleichung der 2015 verabschiedete Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr (MRV-Verordnung) an das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO eingerichtete Datensammelsystem, das 2019 operativ wurde.

Stand: Der von der EK 2019 vorgelegte Vorschlag wurde in mehreren Sitzungen der RAG Umwelt behandelt. Am 18.02.2020 stand er auf der Tagesordnung des ENVI-Ausschusses des EP.

Österreichische Haltung: Das Binnenland AT verfügt über keine Seeschiffe, die unter den Geltungsbereich der VO fallen und ist daher von den vorgeschlagenen Maßnahmen nur indirekt betroffen. Die international harmonisierte Datenerhebung liefert Entscheidungsgrundlagen für weitere Maßnahmen zur Senkung der durch den Seeverkehr verursachten Emissionen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Ziele: Die Gesetzesmaterie zielt auf eine Beschleunigung der Umsetzung von Projekten des TEN-T-Netzes ab. Als Instrumente dazu sollen unter anderem eine Bündelung von Behördenverfahren durch eine „single authority“ sowie Vereinheitlichungen bei der Vergabe von Leistungen grenzüberschreitender Projekte dienen.

Stand: Derzeit läuft ein Trilog-Verfahren. Es liegen in einigen Punkten noch stark divergierende Vorschläge für einen Gesetzestext von Rat und Parlament vor. Dissens besteht unter anderem hinsichtlich der Art des Gesetzes (Rat: Richtlinie, EP: Verordnung).

Österreichische Haltung: Österreich steht der Initiative grundsätzlich positiv gegenüber und hat zu den divergierenden Punkten zwischen Rat und Parlament eine hohe Flexibilität.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

Ziele: Die Richtlinie 1999/62/EG bildet den Rechtsrahmen für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch schwere Nutzfahrzeuge. Mit der Richtlinie sind die für schwere Nutzfahrzeuge geltenden Mindestsätze der Kraftfahrzeugsteuern sowie die Modalitäten der Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren festgelegt worden.

Ziele des Vorschlags der Europäischen Kommission zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG sind insbesondere:

- Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Busse, Kleinbusse, Kleintransporter und Pkw,
- Auslaufen der zeitabhängigen Benützungsgebühren (lt. EK: Vignetten für Busse, Kleinbusse, Kleintransporter und Pkw sollen nur noch bis Ende 2027 möglich sein; lt. EP: kein verpflichtendes Auslaufen der Vignette für Pkw), Verpflichtung zu fahrleistungsabhängigen Mautsystemen,
- Differenzierung der Maut- und Benutzungsgebühren in Abhängigkeit der CO₂-Emissionen,
- Möglichkeit zur Erhebung von Staugebühren in Form von Zuschlägen,
- Möglichkeit zur Erhebung von Querfinanzierungszuschlägen auch außerhalb von Bergregionen (lt. EP sollen in Bergregionen zudem auch weitaus höhere Zuschläge als bisher möglich sein),
- mehr Transparenz bei der Verwendung der Einnahmen aus Maut- und Benützungsgebühren und hinsichtlich des Zustands der Infrastruktur,
- Ersatz der derzeitigen Höchstwerte für Gebühren zur Anlastung verkehrsbedingter externer Kosten durch Referenzwerte (lt. EK) bzw. Mindestwerte (lt. EP)
- Außerdem wird im Rahmen eines gesonderten Vorschlags vorgeschlagen, die Mindestsätze der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge innerhalb von fünf Jahren schrittweise auf null zu senken.

Stand: Am 31. Mai 2017 legte die EK das sogenannte erste Mobilitätspaket vor, welches auch den genannten Legislativvorschlag enthält. Der Vorschlag wurde in mehreren Sitzungen in den Gremien des Rates seither – zum Teil sehr kontroversiell – diskutiert. Zuletzt fand ein Vorschlag der finnischen Ratspräsidentschaft für eine allgemeine Ausrichtung beim Verkehrsministerrat am 2. Dezember 2019, insb. aufgrund des Widerstands von IT und DE nicht die notwendige Mehrheit.

Im Europäischen Parlament hat der federführende Ausschuss für Verkehr und Tourismus am 7. Juni 2018 zum gegenständlichen Vorschlag seinen Bericht für das Plenum veröffentlicht. Am 25. Oktober 2018 wurde der Kommissionsvorschlag mit Änderungsanträgen im Plenum des EP in erster Lesung angenommen.

Österreichische Haltung: Der Vorschlag der Kommission sowie die Position des EP enthalten einige positive Elemente, wie etwa die Berücksichtigung von CO₂-Emissionen, den Ersatz der Höchstwerte für die Anlastung externer Kosten durch Referenzwerte bzw. Mindestwerte, die Verpflichtung für alle Mitgliedstaaten zur Einhebung externer Kosten auf umweltbelasteten Strecken, die Möglichkeit der Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen auch außerhalb von Bergregionen mit der Möglichkeit der gleichzeitigen Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen und Gebühren für externe Kosten.

Es sind aber auch Bestimmungen vorgesehen, die seitens Österreichs kritisch gesehen werden, wie insbesondere jene, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie auf Fahrzeuge bis 3,5 t hzG ausgedehnt wird und dass dabei Vignettensysteme für Busse, Kleinbusse und Kleintransporter und insbesondere Pkw ab 2028 durch eine verpflichtende fahrleistungsabhängige Bemaßung abgelöst werden sollen. Vor allem in Bezug auf Pkw sollte dies wie bisher der Subsidiarität der Mitgliedsstaaten unterliegen. Siehe hierzu auch den vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 05. Juli 2017 formulierten Subsidiaritätsvorbehalt.

Der Entwurf für eine Allgemeine Ausrichtung, der beim TTE-Rat beschlossen werden soll, berücksichtigt folgende wesentliche Elemente aus den bisherigen Diskussionen in der Ratsarbeitsgruppe:

- Zeitabhängige Gebühren (Vignetten) können nun (auch für schwere Nutzfahrzeuge) beibehalten werden.
- Die Kostenverhältnisse der Kurzzeitvignetten (z.B. 10-Tagesvignette und 2-Monatsvignette) zur Jahresvignette sind verbindlich geregelt und müssen, wenn nicht schon vorher eine „wesentliche Änderung“ der Vignettentarife im Sinne der Definition gem. Richtlinie erfolgt, spätestens nach Ablauf einer Übergangsfrist von acht Jahren auch von Mitgliedstaaten mit bestehenden Vignettensystemen eingehalten werden.
- Mark-ups können künftig auch außerhalb von Berggebieten eingehoben und mit Gebühren für externe Kosten kumuliert werden. Wenn zwei oder mehr Mitgliedstaaten im selben Korridor Mark-ups einheben, können diese bis zu 50 % betragen.
- CO₂-Emissionen finden nicht nur im Rahmen einer Differenzierung der Infrastrukturgebühren, sondern auch als zusätzliches externes Kostenelement

Berücksichtigung und die diesbezüglichen Referenzwerte können in begründeten Fällen um bis das Zweifache überschritten werden.

- Referenzwerte statt Höchstsätze für Gebühren für externe Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung
- Keine Verpflichtung zur Differenzierung von Mauten und Benützungsgebühren nach CO₂-Emissionen für Pkw
- Emissionsfreie Fahrzeuge können tariflich begünstigt werden (um bis zu 75 % gegenüber dem höchsten Tarif)
- Auf Streckenabschnitten, auf denen sich regelmäßig Staus bilden, können zusätzlich Staugebühren eingehoben werden, die für alle Fahrzeuge (also auch für Pkws) gelten müssen. Ausnahmen dürfen nur für Busse vorgesehen werden.

AT hätte diesem Vorschlag daher zugestimmt. Aufgrund des Widerstands von IT und DE kam es jedoch zu keiner Beschlussfassung.

Ein Europa für das digitale Zeitalter

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)

Ziele: Der VO-Vorschlag zur Neufassung der VO (EG) Nr. 1371/2007 soll für ein angemessenes Gleichgewicht zwischen der Stärkung der Rechte der Fahrgäste auf der einen Seite und der Entlastung der Unternehmen im Eisenbahnbereich auf der anderen Seite sorgen. Es sind dabei insbesondere folgende Punkte vorgesehen:

- Erweiterter Geltungsbereich der Verordnung,
- Stärkung der Rechte von Personen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität,
- Erweiterte Information der Fahrgäste,
- Verbessertes Service für Fahrgäste,
- Berücksichtigung von Höherer Gewalt bei Entschädigungszahlungen von Eisenbahnunternehmen aufgrund bestimmter Bedingungen bzw. Umstände,
- „Ausnahme“ für CY und MT (Staaten ohne Eisenbahninfrastruktur) von der Benennung nationaler Durchsetzungsstellen.

Stand: Die Gruppe „Landverkehr“ hat im September 2017 die Diskussion des EK-Vorschlages begonnen. Bei der Tagung des Verkehrsministerrates im Dezember 2019

wurde unter FI-Präsidentschaft eine Allgemeine Ausrichtung mit der Zustimmung aller Mitgliedstaaten erreicht. Im Dezember 2018 hat das EP bereits seine Position mit großer Mehrheit angenommen.

Im Jänner 2020 begannen daher die Trilogverhandlungen unter HR-Präsidentschaft (zweiter Trilog fand am 19.2.2020 statt), wobei in diesem Zusammenhang große Unterschiede zwischen der Position des EP und des Rates insbesondere beim Anwendungsbereich, der Mitnahme von Fahrrädern und den Entschädigungen bestehen.

Österreichische Haltung: Die beim Verkehrsministerrat im Dezember 2019 einstimmig erzielte Allgemeine Ausrichtung stellt für Österreich insbesondere aufgrund der deutlichen Stärkung der Fahrgastrechte, einem verbesserten Schutz bzw. Zugang für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität bei einer gleichzeitig adäquaten Belastung der Eisenbahnunternehmen einen ausgewogenen Kompromiss dar. Trotz der großen Unterschiede zwischen der Position des EP und des Rates unterstützt Österreich einen raschen Abschluss der Trilogverhandlungen.

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

Ziele: Die VO 261/2004 regelt im Wesentlichen die Ansprüche bei Annullierung, Verspätung und Nichtbeförderung von Passagierflügen und soll ein hohes Schutzniveau für Konsumentinnen und Konsumenten gewährleisten. Die VO ist nun seit fünfzehn Jahren in Kraft und der Markt hat sich seither stark verändert (z.B. Billigflüge), zudem ist wegen Regelungslücken eine große Zahl von EuGH-Entscheidungen die Folge, was den schon nicht einfach verständlichen Verordnungstext zusätzlich „belastet“. Ziel ist daher Rechtssicherheit, eine klarere und einfachere Sprache der Regelung, die für alle Konsumentinnen und Konsumenten verständlich verfasst sein soll und eine einfachere Durchsetzung der Rechte ermöglicht.

Stand: Nach Verhandlungsstillstand seit 2015 ist nun unter kroatischer Ratspräsidentschaft ein adaptierter Kompromissvorschlag auf Basis des Verhandlungsstandes 2015 vorgelegt worden. Die kroatische Präsidentschaft plant, einen Gemeinsamen Standpunkt für Juni 2020 zu erzielen.

Österreichische Haltung: Ziel ist es, einfache klare Definitionen und Regelungen zu schaffen, die für alle Konsumentinnen und Konsumenten leicht verständlich sind und eine rasche effiziente Durchsetzung der Rechte ermöglichen.

Vorrangig ist die Beförderung der Fluggäste und im Fall einer Unregelmäßigkeit deren Betreuung. Daher soll frühestmöglich eine alternative Beförderungsmöglichkeit bereitgestellt werden – auch mittels anderer Verkehrsträger.

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

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. Von dem SES-Projekt werden erhebliche Vorteile erwartet, denn verglichen mit 2004 könnte mit der Umsetzung des SES (sobald dieser um 2030–2035 fertiggestellt sein wird) die Luftraumkapazität erhöht und die Kosten des ATM idealerweise reduziert werden, die Sicherheit verbessert werden und im direkten Vergleich eine CO₂-Reduktion in der Luftfahrt von bis zu 10 % in Europa erreicht werden.

Stand: Seit längerer Zeit liegt ein Rechtsvorschlag der EK zum einheitlichen europäischen Luftraum am Tisch (SES2+). Eine partielle Allgemeine Ausrichtung wurde bereits im Dezember 2014 getroffen. Danach wurden im Rat keine Beratungen mehr geführt, unter anderem auch, weil die strittige Frage der Anwendung auf den Flughafen Gibraltar nicht geklärt wurde.

Auf Initiative des EP hat die EK eine Studie über die Luftraum-Architektur beauftragt, die dem Rat Ende 2018 präsentiert und Anfang 2019 offiziell vorgelegt wurde. Ebenso hat man eine Gruppe der Weisen eingerichtet, die Empfehlungen über die künftige Entwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums abgegeben hat.

Mit dem Brexit und der damit verbundenen Lösung der blockierenden Situation um Gibraltar wird eine Weiterführung des Rechtsvorschlages massiv seitens der Europäischen Kommission forciert. Da jedoch der derzeit vorliegende Rechtsvorschlag zu SES 2+ seit fünf Jahren nicht mehr diskutiert wurde und auch nicht mehr zeitgemäß ist, muss die Europäische Kommission einen neuen oder zumindest wesentlich überarbeiteten Text – teilweise basierend auf vorliegenden aktuellen Studien der EK wie „Empfehlungen der Gruppe der Weisen“ oder „Luftraum-Architektur-Studie“ – vorlegen und mit den

Mitgliedsstaaten abstimmen. Dieser Abstimmungsprozess könnte ab Q2/2020 starten und bedarf auch einer von den Mitgliedsstaaten geforderten grundlegenden Folgenabschätzung.

Alle diese Initiativen fließen nun in die Diskussion über die Neustrukturierung des Luftraums ein.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt grundsätzlich all jene Maßnahmen, die das Flugverkehrsmanagement-System (ATM System) effizienter und widerstandsfähiger machen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen müssen jedoch hinsichtlich ihrer Auswirkungen im Detail betrachtet werden. Einige Punkte geben Anlass zu kritischen Überlegungen:

1. Netzorientierter Ansatz:

- AT begrüßt diese Idee sehr, da dieser Ansatz das europäische Netzwerk optimiert und stärkt.
- Wir müssen uns dabei aber auch die künftige Rolle der Eurocontrol als Netzwerkmanager ansehen. So bewerten wir etwa den Vorschlag, dem Netzwerkmanager mehr Exekutivbefugnisse zu geben, kritisch. Das Prinzip der Trennung von Regulierung und Dienstleistungserbringung wäre damit gefährdet. Deshalb sind eine detaillierte Folgenabschätzung sowie eine klare Definition der weiteren Schritte unter Einbeziehung der Mitgliedstaaten und Stakeholder notwendig.
- Die Einbindung der Flughäfen in das Netzwerk wird unterstützt. Eine noch engere Abstimmung zwischen Boden- und Luftdiensten wird künftig unerlässlich sein.

2. Digitalisierung:

- Wir begrüßen die Luftraum-Architektur-Studie. Jedoch sind aus unserer Sicht einige darin enthaltenen Lösungen noch nicht ganz ausgereift. Hier ist noch einiges an detaillierter Arbeit notwendig, um den höchstmöglichen Nutzen für das künftige System zu erzielen.

3. Ausbildung und Training:

- Wir erkennen an, dass einige Vorgaben der Ausbildung von Fluglotsen (Air Traffic Controllers) zu restriktiv sind und vereinfacht werden müssen. Dennoch muss die Möglichkeit erhalten bleiben, lokale Besonderheiten berücksichtigen zu können.
- Langfristig ist zu erwarten, dass die Implementierung neuer Technologien und die fortschreitende Automatisierung einen großen Einfluss auf die Arbeitsmethoden und die künftige Rolle der Fluglotsen haben wird. Die Aufgaben werden sich weg von Ausführungsaufgaben mehr in Richtung Kontroll- und Überwachungsaufgaben

verlagern. Das wird einerseits die Kapazität in diesem Bereich erhöhen, andererseits aber auch mehr Flexibilität im Bereich Ausbildung ermöglichen.

4. Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Wir unterstützen eine ergebnisorientierte und leistungsbezogene Regelung. Das europäische Regelwerk ist derzeit sehr komplex und eine Mischung aus zielorientierten aber auch stark vorschreibenden Vorgaben, die Flexibilität erschweren. Eine ausreichende Flexibilität ist aber erforderlich, um die anstehenden Herausforderungen zu lösen.
- Der derzeit vorliegende SES 2+ Vorschlag ist nicht geeignet, die notwendige Modernisierung des Systems voranzutreiben. Ein zumindest überarbeiteter Vorschlag inkl. einer Abschätzung der Folgen müsste seitens der Europäischen Kommission vorgelegt werden.

Vorschlag für Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union

Ziele: Die Verordnung 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 Slotkoordinatoren bestimmt, in Österreich wird diese Funktion durch die Schedule Coordination Austria GmbH ausgeübt.

Stand: Im Jahr 2011 legte die EK einen Vorschlag für eine Neufassung vor, der im Rat und im EP diskutiert wurde. Im Rat wurde eine Allgemeine Ausrichtung beschlossen, der UK und MT aber nicht zustimmten, weshalb nie Trilogverhandlungen aufgenommen wurden. Im Jahr 2019 beauftragte die EK ein Beratungsunternehmen mit einer Evaluierung, die Ergebnisse sollen im April 2020 vorliegen. Angeblich will die EK am vorliegenden Vorschlag festhalten, dieser umfasst u.a. die explizite Einführung des Slothandels, die Stärkung der Unabhängigkeit des Koordinators, Änderungen bei der Mindestserienlänge und historischen Rechten sowie eine Slotreservierungsgebühr.

Österreichische Haltung: Österreich hat sich im Jahr 2011 konstruktiv an den Diskussionen über den Vorschlag beteiligt und würde im Falle einer erneuten Behandlung im Rat, nach Absprache mit den nationalen Stakeholdern, weitgehend dieselben Positionen vertreten.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

Ziele: Am 31.05.2017 präsentierte die EK im Rahmen des Mobilitätspakets I einen Vorschlag zur Überarbeitung der RL 2006/1 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr. Die sog. „Hired Vehicles Directive“ über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr gewährleistet die Marktöffnung für die Nutzung von gemieteten Güterkraftfahrzeugen im Binnenmarkt auf einem niedrigen Niveau. Die Richtlinie sieht derzeit nationalstaatliche Beschränkungsmöglichkeiten für den Werkverkehr vor. Mit den vorgeschlagenen Änderungen zur RL 2006/1/EG soll es für Transportunternehmen, die in einem MS gemeldet sind, möglich sein, Güterkraftfahrzeuge aus einem anderen MS für einen bestimmten Zeitraum anzumieten, um vorläufigen oder saisonalen Nachfragesteigerungen nachkommen zu können. Dies soll auch für den Werkverkehr gelten. Der hierbei erlaubte Zeitraum soll nationalrechtlich bestimmt werden, um steuerrechtliche Verzerrungen aufgrund der verschiedenen einschlägigen Steuersätze in den MS zu vermeiden. Er soll jedoch mindestens vier Monate betragen. Ein Mindestzeitraum sei notwendig, um es Betreibern zu ermöglichen, tatsächlich vorhandenen Mehrbedarf zu decken.

Stand: Nach Behandlung unter EE und BG VS konnte am Verkehrsministerrat am 7. Juni 2018 keine Allgemeine Ausrichtung erzielt werden. Unter AT VS wurde das Dossier nicht behandelt. Unter RO VS wurde eine Allgemeine Ausrichtung angestrebt, jedoch fand sich keine Mehrheit im Rat. Unter FI VS wurde der Vorschlag nicht behandelt. Der HR VS ist bestrebt, eine Allgemeine Ausrichtung zu erreichen. In der RAG Landverkehr Ende Jänner 2020 gab es noch keine ausreichende Unterstützung für ein AStV Mandat.

Österreichische Haltung: Österreich hat sich von Anfang an gegen diesen Vorschlag ausgesprochen, da die grundsätzlichen Zielsetzungen des Vorschlags – Anmietung von Kraftfahrzeugen ohne Fahrer nicht nur im Herkunftsstaat des anmietenden Unternehmens, sondern in irgendeinem MS – nicht nachvollziehbar sind.

Es wird de facto eine Überprüfung, ob diese Fahrzeuge in ihrem Herkunftsstaat ordnungsgemäß zugelassen bzw. in Verkehr gebracht wurden, verunmöglicht. Ebenso können sich negative Auswirkungen bei der Verfolgung von Verkehrsdelikten ergeben, da das Fahrzeug nicht dem Unternehmen zuzurechnen ist, auf das es zugelassen ist, sondern dem Unternehmen, das es gerade gemietet hat.

Auch stellt der Vorschlag eine Umgehung von Wettbewerbsbestimmungen dar, wie beispielsweise eine deutliche Erschwerung der Kontrollierbarkeit der Kabotagebestimmungen, die Möglichkeit der Verwendung von Fahrzeugen, die nicht den nationalen Zulassungsvorschriften entsprechen oder die Regelung, dass Mitgliedstaaten die Richtlinie gar nicht anwenden müssen, wenn sie meinen, dass weniger strenge Bedingungen genügen. Darüber hinaus ist es den Kontrollorganen kaum möglich, bei einer Straßenkontrolle festzustellen, ob eine allenfalls angedachte bzw. vorgeschlagene Höchstanzahl an Fahrzeugen eingehalten oder bereits überschritten ist.

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

Ziele: Wesentliche Ziele/Inhalte sind:

- Recht auf Zugang zu Busterminals für Busunternehmer: Ein diesbezüglicher Antrag kann nur mehr aus Kapazitätsgründen verweigert werden; den zuständigen Terminalbetreiber trifft sowohl die Pflicht, „wirtschaftlich zumutbare“ Alternativen zur Verfügung zu stellen als auch bestimmte Publizitätspflichten (Verzeichnis aller Dienstleistungen und Preise, Planung der Kapazitätszuweisung); ihn treffen ebenso Verfahrensvorschriften bei der Entscheidungsfindung und Begründung (ÖBB wäre z.B. gemäß Definition ein solcher Terminalbetreiber).
- Schaffung einer eigenen Regulierungsstelle: Diese soll eine unabhängige Behörde mit Sanktionsbefugnis gegenüber mitbeteiligten Behörden (z. B. bei verabsäumter Informationsübermittlung), Busterminalbetreibern, Antragstellern sein: Sie analysiert, ob der für das Genehmigungsverfahren relevante Ausschlussgrund der Gefährdung bestehender gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste gegeben ist und entscheidet über Beschwerden bezüglich des Zugangs zu Busterminals. Diese Entscheidungen sind verbindlich und die Regulierungsstelle muss sie mittels Sanktionen durchsetzen können. Die Entscheidungen sind zu veröffentlichen und dürfen nur gerichtlich überprüfbar sein, wobei die aufschiebende Wirkung – im Gegensatz zum geltenden österreichischen Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – ausgeschlossen ist.
- Die Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie wird liberalisiert: Hier entscheidet die Genehmigungsbehörde (Behörde jenes MS, in dem sich der Ausgangspunkt (einer der Ausgangspunkte) der Linien befindet) alleine und informiert die mitbeteiligten MS nur.

- Kabotage im Linienverkehr wird völlig liberalisiert: Derzeit ist Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr erlaubt und muss von der jeweiligen nationalen Behörde nach den jeweiligen nationalen Vorschriften für den nationalen Markt genehmigt werden. Nunmehr kann Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden und muss nach den Verfahrensvorschriften und Ausschließungsgründen der VO genehmigt werden.

Stand: Da ein großer Teil der EU-MS diesen Vorschlag ebenfalls so kritisch sehen wie A – u.a. ES, I, DE, IT, FR, PL, SE, UK, RO, PL – wurde dieser Vorschlag bis dato nicht weiterverfolgt.

Österreichische Haltung: Ablehnend.

Nach einer ersten Einschätzung kann keiner der wesentlichen Inhalte unkritisch gesehen werden, insbesondere ist die Liberalisierung der Kabotage im Linienverkehr abzulehnen.

- Recht auf Zugang zu Busterminals für Busunternehmer: Problematisch, u.a. weil
 - Anträge nur aufgrund fehlender Kapazitäten abgelehnt werden können
 - der Vorrang des ÖPNV vor „privaten“ Kraftfahrlinien hier nicht sichergestellt ist,
 - Gebietskörperschaften keine Entflechtung von nationalem und internationalem Verkehr mehr vornehmen können,
 - Kostenfrage offen ist;
- Schaffung einer eigenen Regulierungsstelle: Problematisch, u.a. weil
 - hierdurch Kompetenzen der Genehmigungsbehörde ausgehöhlt werden,
 - eine zusätzliche Verwaltungseinheit mit Mehrkosten (Personal, Infrastruktur) geschaffen wird, die zudem gegenüber anderen Behörden mit Sanktionskompetenzen ausgestattet werden soll,
 - der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Verfahren dem österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetz widerspricht
- Die Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie wird liberalisiert: Problematisch, weil unterschiedliche Verfahren einen größeren Verwaltungsaufwand bedeuten, vor allem aber sachlich nicht nachvollziehbar sind
- Völlige Liberalisierung der Kabotage im Linienverkehr mit eigenen Verfahrensvorschriften: Abzulehnen, weil derzeit ist Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr erlaubt und muss von der jeweiligen nationalen Behörde nach den jeweiligen nationalen Vorschriften für den nationalen Markt genehmigt werden. Nunmehr kann Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden und muss nach den Verfahrensvorschriften und Ausschließungsgründen der VO genehmigt werden = Aushebelung des

Kraftfahrliniengesetzes samt Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (z. B. aufschiebende Wirkung wird ausgeschlossen im Gegensatz zu den geltenden Bestimmungen), d.h. völlige Öffnung des nationalen Marktes und dessen weitgehende Unterwerfung unter EU-Recht, dies aber nur für in Ö nichtansässige Verkehrsunternehmer = Inländerdiskriminierung.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Abschaffung der jahreszeitlich bedingten Zeitumstellung und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/84/EG

Ziele: Ziel des Vorschlages ist die Abschaffung der halbjährlichen Zeitumstellung in der EU. Daran unmittelbar knüpft sich die Frage nach der anschließend in den MS ganzjährig geltenden Standardzeit (Kompetenz der MS – Subsidiarität).

Stand: Unter HR VS gab es bisher keinerlei Aktivität zu dem Dossier. Die Diskussionen auf RAG- bzw. Ratsebene sind ins Stocken geraten – unter FI VS gab es am TTE-Rat im Dezember 2019 dazu lediglich eine Orientierungsaussprache. Ob der DE VS die Arbeiten wieder aufgreift, bleibt abzuwarten (bei der EK-Online-Umfrage im Sommer 2018 gaben ca. 3 Millionen aus DE ihre Stimme ab – mehrheitlich für die Abschaffung der Zeitumstellung).

Österreichische Haltung: AT hat die Diskussionen während seines Ratsvorsitzes grundsätzlich unterstützt und ins Laufen gebracht. Der EK-Vorschlag hat allerdings Schwachstellen (dazu gibt es auch ein Gutachten des JDR): Zum einen fehlt eine umfassende Folgenabschätzung und zum anderen wurde kein institutionalisierter Koordinationsprozess zwischen den MS (insb. in Form eines „Zeitzone-Koordinators) zur Vermeidung eines „Zeitfleckerl-Teppichs“ vorgesehen.

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: Mit diesem Verordnungsvorschlag sollen die Übereinstimmungsfaktoren („RDE-Faktoren“) für die Emissionsprüfungen bei Straßenfahrt (RDE – Real Driving Emissions) auf einer rechtlich sicheren Basis festgelegt werden. Diese wurden von der EK mit Durchführungsrechtsakten festgelegt. Das EuG hat jedoch in einem Urteil festgestellt, dass die EK kein Mandat dazu hatte. Die Folgen wären Rechtunsicherheit über die Gültigkeit

der Typgenehmigungen, die seit September 2017 erteilt wurden und die vorzeitige Anwendung wesentlich strengerer Grenzwerte als in den Übergangsbestimmungen von der EK im Jahr 2016 festgelegt. Im VO-Vorschlag sollen sie in gleicher Höhe festgelegt werden wie ursprünglich von der EK.

Außerdem erfolgt eine regelmäßige Anpassung der Übereinstimmungsfaktoren nach unten gemäß Stand der Messgerätetechnik.

Es handelt sich um die „Lissabonisierung“ der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 – Festlegung der Detailvorschriften mit Delegierten Rechtsakten der EK (derzeit Durchführungsrechtsakte). Weitere Anmerkung zur Lissabonisierung: ein entsprechender Vorschlag der EK [2014/0012 (COD)] steckt seit Anfang 2016 fest, da keine Einigung mit dem EP im informellen Trilog erreicht werden konnte.

Stand: Mandatserteilung für die Verhandlungen mit dem EP durch den AStV Beschlussfassung über den Standpunkt des EP Anfang April 2020.

Österreichische Haltung: Vorschlag der EK wird grundsätzlich unterstützt, jedoch sollen die technischen Detailbestimmungen wie bisher mit Durchführungsrechtsakten erlassen werden.

Eine Wirtschaft im Dienste der Menschen

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014

Ziele: Der gegenständliche Verordnungsvorschlag zielt für die Finanzperiode 2021–2027 auf die Schaffung des Nachfolgeinstruments (CEF 2.0) der derzeit für 2014–2020 geltenden „Connecting Europe“ Fazilität (CEF 1) ab.

CEF 2.0 soll Investitionen in Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales durch die Forcierung des Auf- und Ausbaus der transeuropäischen Netze (TEN) unterstützen. Dabei wird der Fokus auf Projekte mit höchstem europäischen Mehrwert gelegt, mit Priorisierung der Investitionen auf Projekte mit grenzüberschreitenden Effekten. Die allgemeine Zielsetzung der CEF beinhaltet die Entwicklung und Modernisierung der transeuropäischen Netze in den drei Bereichen, die Erleichterung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien, die Berücksichtigung der

Verpflichtung zur langfristigen Dekarbonisierung, territorialen Zusammenhalt sowie das Setzen eines Schwerpunkts auf Synergien zwischen den Sektoren.

Im Verkehrsbereich soll CEF 2.0 zur Vollendung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 beitragen. Darüber hinaus unterstützt die CEF 2.0 u.a. die Einführung europäischer Verkehrsmanagementsysteme für alle Verkehrsträger und den Übergang zu einer sauberen und vernetzten Mobilität in der EU. Durch die CEF 2.0 soll folgender Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse geleistet werden:

- effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze;
- Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität im Einklang mit den Zielen der VO (EU) Nr. 1315/2013 sowie
- die Entwicklung einer zivil-militärischen „dual-use“ Verkehrsinfrastruktur mit Blick auf eine Verbesserung der militärischen Mobilität inner- und außerhalb der EU.

Die Ausrichtung der CEF 2.0 soll gemäß der Absicht der EK von Vereinfachung und Flexibilisierung geprägt sein. Dies soll durch ein schlankeres und präziseres Programm mit besserer Abstimmung zwischen Prioritäten, förderfähigen Maßnahmen und Indikatoren erreicht werden.

Im Rahmen der CEF liegt der Schwerpunkt auf direkten Zuschüssen („grants“). Die Ko-Finanzierungsraten für den Sektor Verkehr, unabhängig vom Verkehrsträger, werden für Nicht-Kohäsionsländer („general envelope“) folgendermaßen festgelegt:

- Studien („studies“): max. 50 % der förderfähigen Gesamtkosten
- Arbeiten („works“): max. 30 % der förderfähigen Gesamtkosten

Unter bestimmten Voraussetzungen kann jedoch für gewisse Maßnahmen (in Bezug auf Bauarbeiten) eine Ko-Finanzierungsrate von max. 50 % der förderfähigen Gesamtkosten erreicht werden:

1. Maßnahmen bzgl. grenzüberschreitender Verbindungen („cross-border links“), unter bestimmten Voraussetzungen:

Die erhöhten Förderraten von max. 50 % der förderfähigen Gesamtkosten sind nur für Maßnahmen vorgesehen, welche ein hohes Maß an Integration in Planung und

Umsetzung aufweisen, i.S. des Gewährungskriteriums der grenzüberschreitenden Dimension („cross-border dimension“), bspw. durch

- eine gemeinsame Projektgesellschaft („single project company“),
 - eine gemeinsame Leitungsstruktur („joint governance structure“) und einen bilateralen Rechtsrahmen („bilateral legal framework“) oder
 - einen Durchführungsrechtsakt nach Art. 47 (2) TEN-V Leitlinien [VO (EU) Nr. 1315/2013] betreffend Arbeitspläne für EU-Kernnetzkorridore.
2. Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen („actions supporting telematic applications systems“);
 3. Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen („actions supporting new technologies and innovation“);
 4. Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Zwecke der Sicherheit, der Gefahrenabwehr und der Grenzkontrolle entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften der EU („actions supporting improvements of infrastructure safety, security and border checks purposes, in line with relevant Union legislation“);
 5. Maßnahmen in Gebieten in äußerster Randlage („actions located in outermost regions“).

Stand: Beim TTE-RAT am 3.12.2018 wurde unter österreichischer Präsidentschaft eine partielle Allgemeine Ausrichtung („partial general approach“) zur CEF 2.0 – mit überwiegender Mehrheit der MS – erreicht.

Unter rumänischer Präsidentschaft wurden Triloggespräche zwischen Rat, Europäischem Parlament und Kommission geführt und im März 2019 eine Einigung erreicht, die von Ratsseite am 13. März 2019 vom AstV bestätigt wurde. Partiiell deshalb, weil die Bestimmungen über die Dotierung von CEF ausgeklammert sind und im Zusammenhang mit dem Mehrjährigen EU-Finanzrahmen (MFR) behandelt werden.

Österreichische Haltung: Wesentliche österreichische Zielsetzung ist, dass über die CEF 2.0 im Bereich Verkehr im Mehrjährigen EU-Finanzrahmen 2021–2027 weiterhin EU-Mittel für österreichische Schienenprojekte in ausreichender Höhe lukriert werden können. Für den Bau von grenzüberschreitenden Schienenprojekten (z.B. BBT) gilt bisher (CEF 1) ein max. EU-Ko-Finanzierungssatz von 40 % („works“) der förderfähigen Gesamtkosten. Unter CEF 2.0 wären für den Bau des BBT („works“) nun max. Förderraten von bis zu 50 % der förderfähigen Gesamtkosten möglich.

Da sich Österreich mit Blick auf CEF 2.0-Verkehr einschließlich der in CEF 2.0 vordefinierten Verkehrsprojekte (Anhang Teil III) in einer guten Ausgangslage befindet, um abermals (EU-

Finanzrahmen 2021–2027) hohe EU-Zuschüsse lukrieren zu können, wurde dieses Dossier unter österreichischer Präsidentschaft besonders forciert.

Weiters war aus den oben genannten Gründen im Zusammenhang mit dem MFR im Februar 2018 festgelegt worden, dass die Haushaltsmittel für CEF 2.0 Verkehr („general envelope“) im MFR 2021–2027 nicht gekürzt werden sollen.

1.1.4 Rücknahme

Ein Europäischer Grüner Deal

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

Stand: Der EK-Vorschlag wurde im November 2017 vorgelegt. Im 1. Halbjahr 2018 gab es dazu einen Fortschrittsbericht unter bulgarischer Präsidentschaft, die österreichische Präsidentschaft konnte im Dezember 2018 nach intensiven Verhandlungen – gemeinsam mit dem Mobilitätspaket I – eine allgemeine Ausrichtung erzielen. – Aufgrund divergierender Auffassungen zwischen Rat, Parlament und EK konnte jedoch im Trilog unter rumänischer Präsidentschaft keine Einigung erreicht werden.

Anfang 2020 hat die EK den Vorschlag nun offiziell zurückgezogen. Die EK argumentiert, dass der „vorliegende Vorschlag ... unzureichend“ sei, weil „mehrere vorgeschlagene Änderungen ... den Vorschlag in einer Weise [verzerren], die die Verwirklichung der mit dem Vorschlag verfolgten Ziele verhindern“. – Dem Vernehmen nach plant die EK, 2021 einen überarbeiteten Vorschlag vorzulegen, der dann umfassendere Förderungen für den „multimodalen Verkehr“ beinhalten soll.

Österreichische Haltung: Es ist zwar bedauerlich, dass der bereits sehr mühsam errungene Kompromiss des Rates zur RL 92/106/EWG (der für den KV aus ho. Sicht durchaus einige Verbesserungen/Klarstellungen gebracht hätte) von EK-Seite nun aufgegeben wurde. Die geltende KV-RL ist in AT aber ohnehin schon seit Jahren erfolgreich umgesetzt und kann problemlos weiter angewandt werden.

Das Vorhaben der EK, bereits in einem Jahr einen neuen, noch umfassenderen Änderungsvorschlag zur KV-RL vorzulegen, wird durchaus skeptisch gesehen. Zum einen erscheint es fraglich, ob in der kurzen Zeit ein neuer Vorschlag wirklich ausgearbeitet

werden kann (Wirkungsabschätzung etc.). Zum anderen wäre es erstaunlich, wenn die Mitgliedstaaten einem umfassenderen Paket der EK zustimmen würden, wenn schon bei dem jetzigen, weniger umfangreichen Vorschlag keine Einigung erzielt werden konnte.

1.1.5 Liste der geplanten Aufhebungen

Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs

Die Verordnung sieht vor, dass die Mitgliedstaaten für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs eine einheitliche und ständige Buchführung über getätigte Ausgaben machen müssen. Eine Abgrenzung der Netze „nach unten“ (Ausschluss von Teilen des unterrangigen Netzes) ist dabei nur in geringem Ausmaß vorgesehen. So wäre für das Straßennetz praktisch das gesamte öffentliche befahrbare Straßennetz meldepflichtig (In Ö: Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen).

Die Verordnung wurde nie angewandt bzw. von der Kommission nie eine Meldung der Staaten eingefordert. Eine korrekte Anwendung hätte einen hohen Verwaltungsaufwand für alle Gebietskörperschaften bedeutet. Die Einbeziehung des gesamten Sekundärnetzes kann auch hinsichtlich des Subsidiaritätsprinzips als kritisch betrachtet werden.

Mit den TEN-V Leitlinien (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes) ist eine Meldeverpflichtung von Investitionen in das TEN-V Verkehrsnetz geschaffen worden. Einerseits ist die Beschränkung auf das TEN-V Netz im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip zu sehen, andererseits wurden von der Kommission Meldeschienen und Prozesse geschaffen, die eine effiziente Übermittlung der Informationen an die Kommission ermöglichen. Die TEN-V Leitlinien können als sinnvolle Alternative zur Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 gesehen werden.

Aus österreichischer Sicht ist das Vorhaben der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 eindeutig zu begrüßen.

1.2 Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum

(federführende Zuständigkeit des BMK)

1.2.1 Neue Initiativen

Ein europäisches Konzept für künstliche Intelligenz

Weißbuch zur künstlichen Intelligenz

(nicht legislativ, 1. Quartal 2020)

Europäische Datenstrategie

(nicht legislativ, 1. Quartal 2020)

Folmaßnahmen zum Weißbuch zur künstlichen Intelligenz, einschließlich Sicherheit, Haftung, Grundrechte und Daten

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2020)

Ziele: Künstliche Intelligenz kann unser Leben in verschiedenen Bereichen verbessern (u.a. Gesundheitsfürsorge, Verbesserung von Produktion und Landwirtschaft, Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel). Gleichzeitig birgt die Künstliche Intelligenz (KI) eine Reihe potenzieller Gefahren z. B. wegen undurchsichtiger Entscheidungsprozesse oder wegen Diskriminierung aufgrund des Geschlechts oder anderer Faktoren, durch Eingriffe in unser Privatleben oder Missbrauch zu kriminellen Zwecken.

Vor dem Hintergrund des harten weltweiten Wettbewerbs braucht Europa ein solides Konzept, das auf der im April 2018 vorgelegten europäischen KI-Strategie aufbaut. Um die mit KI einhergehenden Chancen und Herausforderungen anzunehmen, muss die EU geeint handeln und auf der Grundlage europäischer Werte ihren eigenen Weg zur Förderung der Entwicklung und Nutzung von KI festlegen.

Die Europäische Kommission ist entschlossen, wissenschaftliche Durchbrüche zu ermöglichen, die Technologieführerschaft der EU zu wahren und sicherzustellen, dass neue Technologien im Dienst aller Europäerinnen und Europäer stehen – sie sollen Verbesserungen im Alltag bewirken, und gleichzeitig die Rechte der Bürgerinnen und

Bürger achten. Es soll ein koordiniertes europäisches Konzept für die menschlichen und ethischen Aspekte von KI sowie eine Reflexion über die bessere Nutzung von Big Data für Innovationen entwickelt werden. Damit unterstützt die EK ein auf Regulierung und Finanzierung ausgerichtetes Konzept, das die Nutzung von KI fördert und gleichzeitig auf die mit dieser Technologie einhergehenden Gefahren eingeht.

Stand: Das am 19.02.2020 vorgelegte Weißbuch soll politische Optionen für die Verwirklichung dieser Ziele darlegen. Die Entwicklung und Nutzung von KI für militärische Zwecke werden in diesem Weißbuch nicht behandelt. Die Kommission lädt die Mitgliedstaaten, die anderen europäischen Organe wie auch alle Interessenträger, darunter die Industrie, Sozialpartner, Organisationen der Zivilgesellschaft, Forscherinnen und Forscher, die breite Öffentlichkeit und alle interessierten Kreise ein, zu den nachstehenden Optionen Stellung zu nehmen und zur künftigen Entscheidungsfindung der Kommission in diesem Bereich beizutragen.

Österreichische Haltung: Grundsätzlich wird eine gemeinsame Vorgehensweise begrüßt. Angekündigte legislative Akte sollen jedenfalls unter dem Gesichtspunkt „Better regulation“ erstellt werden und Innovation in Europa fördern.

1.2.2 Vorrangige anhängige Vorschläge

Eine Wirtschaft im Dienste der Menschen

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufstellung des Weltraumprogramms der Union und der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 912/2010, (EU) Nr. 1285/2013 und (EU) Nr. 377/2014 sowie des Beschlusses Nr. 541/2014/EU

Ziele: Der am 06.06.2018 von der Europäische Kommission vorgelegte Vorschlag für das Weltraumprogramm zielt darauf ab, die Kontinuität und Weiterentwicklung der EU-Satellitennavigationssysteme (Galileo und EGNOS) und des EU-Erdbeobachtungssystems (Copernicus) sicherzustellen, hochwertige Daten und Services bereitzustellen und deren breite Anwendung zu fördern sowie die Rolle Europas im Weltraumbereich weiter zu stärken. Darüber hinaus soll das Programm zwei neue Bereiche beinhalten – die Weltraumlageerfassung (Space Situational Awareness, SSA) sowie eine sichere

Satellitenkommunikation für Sicherheitsakteure (GovSatCom). Für den Zeitraum 2021–2027 wurde von der EK für den künftigen mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) eine Mittelausstattung in Höhe von 16 Mrd. Euro vorgeschlagen; davon sollen 9,7 Mrd. Euro auf Galileo und EGNOS, 5,8 Mrd. Euro auf Copernicus und 0,5 Mrd. Euro auf SST/SSA und GovSatCom entfallen. Die tatsächliche Höhe wird allerdings erst im Rahmen der Verhandlungen zum MFR auf Ebene der Staats- und Regierungschefinnen und -chefs festgelegt werden.

Stand: Basierend auf den Arbeiten unter österreichischem Ratsvorsitz (Einigung über eine partielle Ratsposition) wurden unter rumänischem Ratsvorsitz die Trilogverhandlungen mit dem EP weitgehend abgeschlossen. Offen sind noch das Budget (abhängig vom Ergebnis der Verhandlungen über den MFR), Delegierte Rechtsakte sowie der Artikel zur Drittstaatenbeteiligung (abhängig insb. vom Brexit). Die VO soll mit 01.01.2021 in Kraft treten.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt das rechtzeitige Inkrafttreten der VO sowie eine ausreichende Mittelausstattung.

2 Jahresvorschau für die Bereiche Umwelt, Klimapolitik, Abfall und Energie

2.1 Umwelt

Ein europäischer Grüner Deal

Am 11.12.2019 hat die Europäische Kommission die Mitteilung zum Europäischen Grünen Deal (EGD) vorgelegt, die sich inhaltlich mit der Umsetzung der politischen Leitlinien von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen vom Juli 2019 befasst. Der EGD ist das Maßnahmenpaket der EU, um den nachhaltigen, ökologischen Wandel in der EU zu beschleunigen. Er ist ein sehr breit angelegtes Programm und soll sicherstellen, dass Europa im Jahr 2050 der erste klimaneutrale Kontinent der Welt ist. Ziel ist, dass alle Maßnahmen und Strategien der EU auf den Übergang zu einer nachhaltigen Zukunft ausgerichtet sind. EU-Initiativen müssen mit dem grünen Gebot „Verursache keine Schäden“ vereinbar sein. Im Mittelpunkt des EGD stehen Vorschläge zur Klimapolitik, aber auch Aktivitäten und Maßnahmen in anderen Bereichen der Umweltpolitik, sowie in den Sektoren Energie, Kreislaufwirtschaft, Finanzen, Mobilität, Ernährung, biologische Vielfalt, Luftreinhaltung und Chemikalien. Der EGD versteht sich aber nicht nur als CO₂-Emissionsreduktionsprogramm, sondern auch als neue EU-Wachstumsstrategie und Nachfolger der Strategie Europa 2020.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Einbeziehung von Nachhaltigkeitsaspekten im Sinne der 2030 Agenda für nachhaltige Entwicklung. Das soll u.a. durch die Integration der 17 nachhaltigen Entwicklungsziele (SDGs) in das Europäische Semester vorangetrieben werden. Weiters soll ein Schwerpunkt auf die Förderung gerechter Veränderungsprozesse hin zu einer fairen, inklusiven und partizipativen Gesellschaft gelegt werden. Der Mitteilung sollen im Laufe der Legislaturperiode ca. 50 Einzelvorschläge folgen. In den ersten 100 Tagen des Jahres 2020 sind folgende Vorschläge geplant oder bereits erfolgt:

- Investitionsplan für ein nachhaltiges Europa
- Schaffung eines Mechanismus für einen gerechten Übergang (Just Transition)

- EU-Klimagesetz (mit dem Ziel der Verankerung des Ziels der Klimaneutralität bis 2030)
- Biodiversitätsstrategie 2030
- Europäischer Klimapakt (Thema: Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Einbindung Zivilgesellschaft)
- Aktionsplan für Kreislaufwirtschaft
- Nachhaltige EU-Industriestrategie
- Die Strategie „Vom Hof auf den Tisch“

Im weiteren Jahresverlauf folgen noch zusätzliche legislative und nicht-legislative Vorschläge, u.a. ein Vorschlag für ein 8. Umweltaktionsprogramm (2. Quartal 2020), eine neue Strategie für ein nachhaltiges Finanzwesen (3. Quartal) und eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (4. Quartal). Für das Jahr 2021 wird die EK auch einen Null-Schadstoff-Aktionsplan vorlegen, um die Schadstoffbelastung von Luft, Wasser und Boden zu reduzieren und damit sowohl die Ökosysteme als auch die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger in Europa zu schützen.

Zukunft der Umweltpolitik und neues Umweltaktionsprogramm (UAP)

Mit ihren Umweltaktionsprogrammen (UAP) legt die Europäische Union jeweils für mehrere Jahre die Zielsetzungen der europäischen Umweltpolitik fest. Das derzeitige 7. UAP läuft im Jahr 2020 aus. Unter österreichischem Ratsvorsitz wurden die Frage der Notwendigkeit sowie die mögliche zukünftige Ausrichtung und Struktur eines 8. UAPs intensiv behandelt. Beim informellen Umweltrat im Oktober 2018 in Graz haben sich die Umweltministerinnen und Umweltminister einstimmig für ein ehrgeiziges 8. UAP ausgesprochen. Die Bemühungen des österreichischen Ratsvorsitzes waren auch von Erfolg gekrönt. Im Rahmen des Europäischen Grünen Deals (EGD) wird die Europäische Kommission im 2. Quartal 2020 einen Vorschlag für ein 8. UAP präsentieren, das im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament beschlossen werden soll. Das 8. UAP soll der Mechanismus und die Plattform zur Umsetzung bzw. Implementierung des EGD sein.

Einhaltung von EU-Umweltrecht und Environmental Implementation Review (EIR)

Die Europäische Kommission hat im Jänner 2018 einen Aktionsplan zur Sicherstellung der Einhaltung von EU-Vorschriften („Environmental Compliance Assurance“) und darauf aufbauend eine Studie zur Bewertung der „Governance“ im Umweltbereich in den EU-

Mitgliedstaaten vorgelegt. Diese umfassende Governance-Studie, die auch eine Länderbewertung für jeden Mitgliedstaat miteinschloss, war Teil der Länderberichte des 2. Zyklus des „Environmental Implementation Review (EIR)“, der von der Europäischen Kommission im 1. Quartal 2019 veröffentlicht wurde. Der EIR orientiert sich an den Inhalten des 7. UAPs und hat die Verbesserung der Umsetzung von Umweltrecht zum Ziel. Bereits zweimal, (das erste Mal im 1. Quartal 2017) wurde, in Form von 28 Länderberichten, eine systematische Bewertung der Umweltsituation in den Mitgliedstaaten vorgenommen. In der Europäischen Kommission haben die Arbeiten zum 3. Zyklus des EIR bereits begonnen, die Berichte werden sich an der Struktur der Berichte des 2. Zyklus orientieren. Die nächste Veröffentlichung der EIR-Länderberichte soll unter Berücksichtigung des festgelegten 2-Jahresrhythmus und unter inhaltlicher Einbeziehung der Mitgliedstaaten im 1. Quartal 2021 erfolgen.

Evaluierung der Richtlinie 2010/75/EU zu Industrieemissionen (IED)

Die Industrieemissionsrichtlinie 2010/75/EU stammt vom 24. November 2010. Für 2021 hat die Europäische Kommission im Anhang zu ihrer Mitteilung zum Europäischen Grünen Deal eine Revision von Maßnahmen angekündigt, um die Verschmutzung von großen Industrieanlagen besser anzusprechen. Bis Ende des Jahres 2020 wird, im Rahmen des REFIT Programms, eine Evaluierung der Industrieemissionsrichtlinie durchgeführt werden. Dabei werden die Wirksamkeit der Industrieemissionsrichtlinie, ihre Effizienz, ihr europäischer Mehrwert, ihre Kohärenz mit anderen Rechtsakten sowie ihre Relevanz für den Umgang mit maßgeblichen (agrar-) industriellen Ursachen von Luft-, Wasser- und Bodenverunreinigung bewertet werden.

EU-Förderprogramm LIFE

LIFE gehört seit 1992 zu den erfolgreichsten EU-Förderprogrammen und ist das einzige Programm, das ausschließlich Umwelt-, Klima- und Naturschutzvorhaben unterstützt. Es soll zur Umsetzung und Weiterentwicklung der EU-Umweltpolitik beitragen und als Katalysator für die nachhaltige Entwicklung der EU dienen.

Da im Jahr 2020 mit dem Auslaufen des aktuellen mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) auch die Förderperiode des LIFE-Programms endet, hat die Kommission am 1. Juni 2018 einen Vorschlag für eine neue LIFE-Verordnung für die Programmperiode 2021 bis 2027 vorgelegt. Die neue Verordnung zielt unter anderem auf eine bessere Kohärenz zwischen LIFE und anderen EU-Förderprogrammen und auf ein „Mainstreaming“ von Natur- und

Biodiversitätsaspekten in andere Bereiche ab. Neu ist unter anderem auch die Integration einer neuen Programmschiene „Energiewende“ für die Förderung nachhaltiger Energieprojekte im Bereich Energieeffizienz und Erneuerbare.

Der endgültige Abschluss dieses Dossiers ist mit den Verhandlungen zum zukünftigen MFR gekoppelt. Durch die Anfang 2020 noch immer stark divergierenden Meinungen der EU-Mitgliedstaaten zur Ausgestaltung des EU-Haushalts ist voraussichtlich erst unter deutscher Ratspräsidentschaft, im 2. Halbjahr 2020, mit dem Abschluss des LIFE-Dossiers zu rechnen.

Naturschutz und Biodiversität

Der Stopp der weiteren Vernichtung der biologischen Vielfalt in Europa, die Verbesserung des Zustands der Biodiversität und Erhaltung der für Natur und Menschen überlebenswichtigen Leistungen der biologischen Vielfalt werden auch 2020 einen zentralen Schwerpunkt bilden.

Die Umsetzung der nach wie vor gültigen EU-Biodiversitäts-Strategie 2011 bis 2020 wird daher auch 2020 weiter vorangetrieben werden. Für Ende März 2020 hat die Europäische Kommission eine neue EU-Biodiversitäts-Strategie 2030 als Teil des Europäischen Grünen Deals angekündigt, mit der sich der Rat im Frühjahr 2020 befassen wird.

International bildet die 15. Vertragsstaatenkonferenz (COP 15) der Konvention für Biologische Vielfalt (CBD) im Oktober 2020 in Kunming (China) einen Schwerpunkt. Ziel ist die Verabschiedung eines neuen globalen post 2020 Aktionsrahmens für die Biodiversität, einschließlich neuer globaler Biodiversitäts-Ziele. Die aktuellen globalen „Aichi-Biodiversitäts-Ziele“ laufen mit 2020 aus. Der neue Aktionsrahmen wird im Rahmen einer eigens eingerichteten CBD-Arbeitsgruppe verhandelt. In diesem Zusammenhang finden zahlreiche regionale und internationale Vorbereitungstreffen statt, für welche die EU ihre Positionen bilden muss. Eine zentrale Grundlage für post 2020 bilden die Ergebnisse des globalen Berichts zu Status und Trends der Biodiversität, welcher vom Weltbiodiversitäts-Rat (IPBES7) im Mai 2019 in Paris angenommen wurde.

Die EU setzt sich auch dafür ein, dass im Rahmen der 75. Generalversammlung der Vereinten Nationen ein Biodiversitäts-Gipfel veranstaltet wird.

Die Anwendung bzw. Umsetzung der Bestimmungen der EU-Verordnung betreffend gebietsfremde invasive Arten (EU VO Nr. 1143/2014) soll 2020 weiter vorangetrieben

werden. Zentrales Element der Verordnung ist die Liste der gebietsfremden invasiven Arten von Bedeutung für die Europäische Union.

Integrierte Meerespolitik

Mit der Integrierten Meerespolitik (IMP) sollen ein kohärenterer Ansatz für Meeresangelegenheiten geschaffen und die Koordinierung zwischen den verschiedenen Politikbereichen verbessert werden. Schwerpunkte sind Fragen, die keiner einzelnen sektorenbezogenen Politik zugeordnet werden können sowie Fragen, die die Koordinierung verschiedener Sektoren und Akteurinnen und Akteure erfordert.

Im Jahr 2020 wird weiterhin der Beitrag der EU zum verantwortungsvollen Umgang mit den Weltmeeren (International Ocean Governance) im Zentrum der Arbeiten stehen. Unter kroatischem Vorsitz wird die Position der EU und ihrer Mitgliedstaaten für die UNO-Ozeankonferenz zur Umsetzung des Nachhaltigkeitsziels Nr. 14 (Life Below Water) mit Hilfe der Wissenschaft im Juni in Lissabon vorzubereiten sein. Ebenso wird sich Kroatien der Vorbereitung der diesjährigen „Our Ocean“-Konferenz in Palau und des Europäischen Tags der Meere in Cork widmen.

Österreich unterstützt die nachhaltige Nutzung der Meere und die verbesserte internationale Kooperation.

Bioökonomie

Im Zuge der Strategie „Europa 2020“ wurde seitens der Europäischen Kommission eine stärkere Fokussierung auf Bioökonomie gefordert. Grund dieser Überlegung war das erwartete globale Bevölkerungswachstum, die rapide Erschöpfung vieler Ressourcen, die zunehmende Umweltbelastung und die Gefahren des Klimawandels. Somit wurde bereits 2012 von der Europäischen Kommission die „Bioökonomie“ in der Mitteilung „Innovation für nachhaltiges Wachstum: eine Bioökonomie für Europa“ gefordert und von einigen Mitgliedsländern auch bereits in nationale Strategien integriert. 2018 hat die Kommission ihre Strategie überarbeitet und im Oktober, unter Mitwirkung der österreichischen Präsidentschaft, der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese neue EU-Bioökonomiestrategie wird von einem Aktionsplan begleitet, der 14 konkrete Maßnahmen beinhaltet.

Sowohl unter rumänischem als auch unter finnischem Vorsitz wurde Bioökonomie in unterschiedlichen Ratsformationen weiter behandelt. Schließlich wurden unter finnischer

Präsidentschaft im November 2019 Ratsschlussfolgerungen zum Thema erarbeitet und angenommen.

Die Bioökonomie ist auf EU-Ebene breit verankert, beispielsweise im Europäischen Grünen Deal sowie in der Long Term Strategie 2050. Zudem wird Bioökonomie in der Ausgestaltung der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) für die Jahre 2021 bis 2027 sowie in den EU-Strukturfonds und Horizon Europe ebenfalls berücksichtigt.

Österreich hat im Jahr 2019 eine nationale Bioökonomiestrategie beschlossen, die auch auf die EU-Vorgaben Bezug nimmt. Zurzeit wird ein Aktionsplan erstellt. In den dort identifizierten Handlungsfeldern werden konkrete Maßnahmen für Österreich formuliert, die auch mit den 14 Maßnahmen des EU-Aktionsplans abgestimmt werden.

Nuklearenergie

Bereits die Mitteilung der Kommission (COM(2019) 177 „Schaffung eines neuen institutionellen Rahmens für unsere Energie- und Klimapolitik bis 2025: Optionen für eine verbesserte Beschlussfassung mit qualifizierter Mehrheit und eine mögliche Reform des Euratom-Vertrags“ spricht eine zukünftige Reform des Euratom-Vertrags an, allerdings eingeschränkt auf das „Demokratiedefizit“ des Euratom-Vertrags (kein Mitentscheidungsverfahren).

Im Rahmen der nunmehr angekündigten Konferenz über die Zukunft Europas wird Österreich, dem Regierungsprogramm entsprechend, auch eine Reform des Euratom-Vertrags thematisieren. Die Verhandlungen zu den technischen Inhalten für eine Verordnung des Rates zur Schaffung des Europäischen Instruments für nukleare Sicherheit wurden bereits unter österreichischem EU-Ratsvorsitz abgeschlossen.

Der Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung eines spezifischen Finanzierungsprogramms für die Stilllegung kerntechnischer Anlagen und die Entsorgung radioaktiver Abfälle sowie der Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung eines Hilfsprogramms für die Stilllegung des Kernkraftwerks Ignalina in Litauen konnten 2019 technisch weitgehend abgeschlossen werden.

Die Finalisierung aller 3 oben genannten Verordnungen setzt die Klärung der finanziellen Ausstattung sowie horizontale Aspekte im mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) voraus. Auch wenn diesbezügliche Vorschläge im Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission

keine Erwähnung finden, ist mit Vorschlägen für Drittstaatenabkommen von Euratom mit dem Vereinigten Königreich zu rechnen. Unter kroatischem Ratsvorsitz wird darüber hinaus die Teilnahme von Euratom an den Überprüfungsprozessen zu internationalen Übereinkommen (Übereinkommen über Nukleare Sicherheit, BGBl 39/1998 sowie Übereinkommen über die Sicherheit der Behandlung abgebrannter Brennelemente und über die Sicherheit der Behandlung radioaktiver Abfälle, BGBl 169/2001) zu behandeln sein.

Österreich lehnt die energetische Nutzung der Kernenergie nach wie vor grundsätzlich ab und spricht sich auch dagegen aus, dass die Kernenergie als nachhaltige Energieform bezeichnet oder zur gesamteuropäischen Antwort auf den Klimawandel erklärt wird. Unbeschadet dessen wird sich Österreich weiterhin für die Erhaltung und den Ausbau von höchstmöglichen Sicherheitsstandards einsetzen – sowohl auf europäischer als auch internationaler Ebene.

2.2 Klimapolitik

Umsetzung des Klimaübereinkommens von Paris (globaler Klimaschutz)

Das Übereinkommen von Paris (Annahme auf der Klimakonferenz COP 21 im Dezember 2015) ist als umweltpolitischer Durchbruch zu werten. Das Übereinkommen ist am 4. November 2016 in Kraft getreten. Auf der Klimakonferenz COP 24 in Katowice (Polen) konnte Ende 2018 das „Regelwerk“ für die technische Umsetzung des Übereinkommens von Paris beschlossen werden. Einzig im Bereich der internationalen Marktmechanismen (Artikel 6 des Pariser Klimaübereinkommens) konnte keine Einigung erzielt werden. Die COP 25 (Dezember 2019 in Madrid) hat nicht die erhofften Ergebnisse gebracht. Die noch ausstehenden Elemente des Pariser Regelwerks aus Katowice (COP 24), d.h. die Regeln für die Marktmechanismen und das Berichtsformat, fanden erneut keinen Konsens. Diese Themen sowie die Frage der Nachbesserung der nationalen Beiträge für 2030 müssen bei der nächsten Klimakonferenz (COP 26 in Glasgow, November 2020) gelöst werden.

Ein weiteres zentrales Thema bei der COP26 wird die Finanzierung für Maßnahmen in Entwicklungsländern sein; u.a. beginnen bei der COP 26 die Verhandlungen zu einem neuen quantifizierten Finanzierungsziel, das ab 2026 gelten soll (bis dahin ist das Ziel jährlich 100 Milliarden US\$, aus öffentlichen, privaten und alternativen Quellen).

In Übereinstimmung mit Artikel 4, Absatz 19 des Pariser Übereinkommens sollten sich alle Vertragsparteien bemühen, eine „long-term strategy“ zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu formulieren und zu kommunizieren. Die Konferenz der Vertragsparteien forderte in ihrem Beschluss 1/CP.21, Absatz 35 die Vertragsparteien auf, dem Sekretariat bis 2020 eine solche long-term strategy mitzuteilen. Die EU, als Vertragspartei, muss dieser Bestimmung nachkommen. Ein erster Entwurf wurde am 7. Februar vorgelegt und wird in der RAG Umwelt diskutiert. Die Annahme ist beim Rat Umwelt am 5. März erfolgt.

Des weiteren verpflichtet Artikel 4, Absatz 9 des Pariser Übereinkommens iZm Paragraph 25 des Beschlusses 1/CP.21 aus Paris alle Vertragsparteien, ihre nationalen Beiträge (NDCs – nationally determined contributions) zu kommunizieren bzw. zu aktualisieren. Diesbezüglich wird die Europäische Kommission (EK) für die EU im Sommer/Herbst 2020 einen Vorschlag präsentieren, wobei das „headline target“ (Anhebung des EU Zieles auf mindestens 50 % oder auch 55 %) vom Europäischen Rat im Oktober diskutiert werden soll. Laut derzeitigem Plan der EK wird die EU ihr NDC erst kurz vor der COP 26 an die UNFCCC übermitteln, womit sie dem Zeitplan aus dem Pariser Übereinkommen nicht nachkommt, das eine Übermittlung mindestens 12–9 Monate vor der COP – somit am 9. Februar 2020 – vorgesehen hat.

Langfristige Strategie für klimaneutrales Europa bis zum Jahr 2050

Die Mitteilung zur Langfriststrategie („Ein sauberer Planet für alle: eine europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“) wurde Ende November 2018 von der Europäischen Kommission vorgelegt. Die Mitteilung beinhaltet 8 Szenarien, die unterschiedliche Emissionsreduktionen bringen, sowie 7 Kernbereiche für Maßnahmen (u.a. Energieeffizienz, erneuerbare Energie, saubere Mobilität). Da keines dieser Szenarien ein zu 100 % auf erneuerbaren Energien basierendes System enthält, setzt sich Österreich gemeinsam mit anderen Mitgliedstaaten für die Erstellung und Modellierung eines solchen Szenarios ein.

Ein Meinungsaustausch fand beim Umweltrat am 20. Dezember 2018 statt und seitdem in unterschiedlichen Ratsformationen, inklusive dem Europäischen Rat sowie der RAG Umwelt.

Der Europäische Rat (ER) hat im Dezember 2019 festgelegt, dass die Union bis 2050 klimaneutral sein möchte, d.h. Netto-Null Treibhausgasemissionen erreichen will, um die

Paris-Ziele einhalten zu können, wobei sich Polen jedoch (noch) nicht verpflichten konnte, dieses Ziel für sich umzusetzen. Der ER wird im Juni 2020 erneut darauf zurückkommen.

EU Innovationsfonds

Der EU Innovationsfonds wird von 2020 bis 2030 Demonstrationsvorhaben im Bereich innovativer Technologien und bahnbrechender industrieller Innovationen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes fördern. Insgesamt werden zum Beispiel für Projekte in der energieintensiven Industrie, der Erzeugung erneuerbaren Energie sowie der Energiespeicherung zumindest 450 Millionen Emissionszertifikate (abhängig vom Preis der Emissionszertifikate, in etwa 10 Milliarden Euro an Fördermitteln) zur Verfügung stehen.

Die erste Ausschreibung des EU Innovationsfonds soll im Juni 2020 veröffentlicht werden. Die Projektauswahl findet in 2 Stufen auf Basis von fünf Kriterien (Treibhausgas-Emissionsvermeidung, Innovationsgrad, Projektreife, Skalierbarkeit und Kosteneffizienz) statt (1. Phase: Bewertung auf Basis einer Interessensbekundung, 2. Phase: Bewertung einer vollständigen Bewerbung). Die endgültige Fördervergabe soll im 4. Quartal 2021 erfolgen.

Das BMK bringt österreichische Anliegen über die „Innovation Fund Expert Group“ in die Diskussion mit der Europäischen Kommission ein und steht in regelmäßigem Austausch mit interessierten Stakeholdern in Österreich (Unternehmen und Interessenvertretungen).

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Dazu wurde die Europäische Kommission im Rahmen der Grazer Deklaration im Jahr 2018 ersucht, eine umfassende Strategie sowie einen Zielpfad für nachhaltige, saubere, sichere, leistbare und inklusive Mobilität in Europa mit geeigneten Maßnahmenpaketen zu entwickeln und vorzulegen.

Alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft- und Schifffahrt) werden zu dieser Verringerung beitragen müssen. Die Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität bedeutet, den Nutzerinnen und Nutzern Vorrang einzuräumen und ihnen erschwinglichere, besser zugängliche, gesündere und sauberere Alternativen zu ihren derzeitigen Mobilitätsgewohnheiten zu bieten. Die Kommission wird 2020 eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verabschieden, mit der diese Herausforderungen in Bezug auf alle Emissionsquellen angegangen werden. Aus AT-Sicht sollten im Rahmen der

Strategie, neben der Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere aktive Mobilität (Radfahren und Zu-Fuß-Gehen) sowie intelligentes Mobilitätsmanagement für Betriebe und Gemeinden thematisiert werden.

Emissionen von Pkw, leichten und schweren Nutzfahrzeugen

Die VO 2019/631 regelt die CO₂-Flottenziele für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNF), die bis 2030 in der EU verkauft werden. Unter AT Präsidentschaft konnte dazu die folgende Einigung erzielt werden:

- minus 15 % CO₂-Emissionen für PKW/LNF im Vergleich zu 2021 ab 2025
- minus 37,5 % für PKW ab 2030, minus 31 % für LNF

Die VO enthält weiters ein Anreizsystem für die Hersteller, insb. E-Autos und Plug-in-Hybridfahrzeuge auf den Markt zu bringen.

Im Rahmen des Europäischen Grünen Deals der Europäischen Kommission wurde angekündigt, dass diese Flottenziele bis Juni 2021 überarbeitet werden sollen, um den Weg hin zu emissionsfreier Mobilität ab 2025 zu ebnen.

Darüber hinaus hat die EK angekündigt, bis 2021 einen Vorschlag zu neuen Grenzwerten für Luftschadstoffemissionen (post EURO 6/VI) bis 2021 vorzulegen. Im Jahr 2020 wird der Fokus hierbei auf der Durchführung von Machbarkeitsstudien liegen, um abzuklären, welche Schadstoffe grundsätzlich mit welchen Messverfahren erfasst werden können.

Nachhaltige Finanzen

Die Europäische Kommission hat am 8. März 2018 ihren Aktionsplan „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“ veröffentlicht, in dem eine ehrgeizige und umfassende Strategie für ein nachhaltiges Finanzwesen dargelegt wurde. Eines der Hauptziele dieses Aktionsplans ist die Neuausrichtung von Kapitalflüssen hin zu nachhaltigen Investitionen, um ein nachhaltiges und integratives Wachstum zu schaffen.

In diesem Zusammenhang hat die Kommission dem Rat am 24. Mai 2018 ein Paket von Gesetzgebungsvorschlägen vorgelegt:

- den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen, auch als „Taxonomieverordnung“ bezeichnet;
- den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Offenlegung von Informationen über nachhaltige Investitionen und Nachhaltigkeitsrisiken sowie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/2341, auch als „Offenlegungsverordnung“ bezeichnet; und
- den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1011 in Bezug auf Referenzwerte für CO₂-arme Investitionen und Referenzwerte für Investitionen mit günstiger CO₂-Bilanz, auch als „Referenzwerte-Verordnung“ bezeichnet.

Über die Offenlegungsverordnung und die Referenzwerte-Verordnung wurde im März 2019 eine politische Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt. Sie wurden als Verordnung (EU) 2019/20881 bzw. als Verordnung (EU) 2019/20892 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Im Rahmen der Veröffentlichung des Europäischen Grünen Deals wurde auch der Investitionsplan für ein zukunftsfähiges Europa (=Investitionsplan für den Europäischen Grünen Deal) veröffentlicht, welcher die Investitionssäule des EGD darstellt. Ein nachhaltiges Europa erfordert bedeutende Investitionen in allen Wirtschaftssektoren. Der Plan legt dar, wie in den nächsten zehn Jahren die Investitionen von rund 1.000 Milliarden Euro mobilisiert werden können, um u.a. die für 2030 gesteckten Klima- und Energieziele zu erreichen. Der Plan umfasst dabei 3 Dimensionen:

- Mobilisierung des notwendigen Kapitals durch geeignete Finanzierungs- und Anreizinstrumente,
- Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für private Investoren und den öffentlichen Sektor und
- Bereitstellung von Unterstützung von Behörden und Projektträgern bei der Auswahl, Strukturierung und Durchführung nachhaltiger Projekte.

Zur Unterstützung der am stärksten betroffenen Regionen soll ein Mechanismus für einen gerechten Übergang mit unterschiedlichen Finanzhilfe- und Finanzierungsinstrumenten in Summe etwa 100 Milliarden Euro an Investitionen im Zeitraum 2021–27 mobilisieren. Dafür wurde im 1. Quartal 2020 der Vorschlag für einen neuen Fonds für einen gerechten Übergang präsentiert.

Eine neue Strategie für ein nachhaltiges Finanzwesen wurde für das 3. Quartal 2020 angekündigt, in der etwa die Umsetzung der Taxonomie VO, die Schaffung von Zertifizierungsschemata für grüne Finanzprodukte sowie die Überprüfung der Richtlinie über die Angabe nichtfinanzieller Informationen konkretisiert werden sollen.

2.3 Kreislaufwirtschaft, Abfall und Chemikalien

Am 04.10.2019 wurden die Schlussfolgerungen des Rates “More circularity – Transition to a sustainable society” angenommen. Darin wird die Europäische Kommission aufgefordert, einen neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft, aufbauend auf dem Aktionsplan von 2015, vorzulegen.

Der Europäische Grüne Deal beinhaltet auch einen neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft, der gemeinsam mit der EU-Industriestrategie im März 2020 vorgestellt wurde. Der Schwerpunkt des neuen Aktionsplans liegt in Maßnahmen aus ressourcenintensiven Sektoren wie dem Textil-, Bau-, Elektronik- und Kunststoffsektor.

Die Kunststoffstrategie 2018 wird von der EK weiterverfolgt und sich unter anderem auf Maßnahmen zur Bekämpfung des gezielten Zusatzes von Mikroplastik und der unbeabsichtigten Freisetzung von Kunststoffen, z.B. aus Textilien und durch Reifenabrieb, konzentrieren.

Die EK wird Anforderungen ausarbeiten, um sicherzustellen, dass alle in der EU in Verkehr gebrachten Verpackungen bis 2030 in wirtschaftlich tragfähiger Weise wiederverwendbar oder recycelbar sind, einen Rechtsrahmen für biologisch abbaubare und biobasierte Kunststoffe entwickeln und Maßnahmen gegen Einwegkunststoffe durchführen.

Im Rahmen des Aktionsplans wird weiters untersucht, ob das Recht, Reparaturen durchzuführen, garantiert werden muss und ob Maßnahmen gegen die geplante Obsoleszenz von Geräten, vor allem Elektronikgeräten ergriffen werden sollen.

Die EK wird rechtliche Anforderungen in Erwägung ziehen, um den Markt für Sekundärrohstoffe mithilfe eines vorgeschriebenen Recyclinganteils (z.B. für Verpackungen, Fahrzeuge, Baustoffe und Batterien) zu fördern. Um für die Bürgerinnen und Bürger die Abfallentsorgung einfacher zu gestalten und saubere Sekundärmaterialien für Unternehmen sicherzustellen, wird die EK, unter Umständen, ein EU-Modell für die getrennte Abfallsammlung vorschlagen.

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen sind Rechtsvorschriften notwendig, einschließlich Zielvorgaben und Maßnahmen zur Bekämpfung überflüssiger Verpackung und Abfallerzeugung, diese sind im vorläufigen Zeitplan des Europäischen Grünen Deals mit ab 2020 angesetzt. Auch die Vorschriften über die Verbringung von Abfällen und illegale Ausfuhren sollen überprüft und die Verbringungsverordnung entsprechend adaptiert werden. Im Oktober 2020 sollen Rechtsvorschriften für Batterien zur Unterstützung des Strategischen Aktionsplans für Batterien und der Kreislaufwirtschaft erlassen werden.

Dem Arbeitsprogramm der EK folgend, sollen einige Richtlinien evaluiert und eventuell vereinfacht werden (REFIT-Initiativen). Darunter die Richtlinie 2011/65/EU zur Beschränkung der Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten (RoHS), die EU-Batterien Richtlinie wie auch die Richtlinie 2000/53/EG zu Altfahrzeugen. Ziel der RL 2000/53/EG ist es, Maßnahmen festzulegen, die vorrangig auf die Vermeidung von Fahrzeugabfällen und darüber hinaus auf die Wiederverwendung, das Recycling und anderer Formen der Verwertung von Altfahrzeugen zur Verringerung der Abfallbeseitigung abzielen. Österreich steht dieser Entwicklung positiv gegenüber und unterstützt vor allem Aktivitäten im Hinblick auf Elektro-Mobilität.

Chemikalien

Auch das Jahr 2020 wird im Zeichen der Umsetzung der 16 konkreten Maßnahmen stehen, die die Kommission im Rahmen des Reviews der EU-Chemikalien-Verordnung REACH (als Teil des REFIT-Programmes) vorgeschlagen hat. Österreich verfolgt und unterstützt die Entwicklung aller Maßnahmen. Besonders hervorgehoben sollen folgende aus österreichischer Sicht sehr wichtige Aktivitäten werden:

- Verbesserung der Qualität von Registrierungsdossiers und der erweiterten Sicherheitsdatenblätter (Maßnahmen 1 und 3)
- Förderung der Substitution von SVHC-Stoffen und Regelung der Anwendung des Vorsorgeprinzips (Maßnahmen 5 und 10)
- Regelung der Schnittstelle zwischen REACH-Verordnung und Arbeitsschutzrecht (Maßnahme 12)
- Förderung der Rechtseinhaltung durch die KMU (14)
- Gebührenregelung und Zukunft der ECHA (Maßnahme 15):

Die Mehrzahl der von der Chemikalienpolitik betroffenen Unternehmen in Österreich sind der Produktion nachgeschaltete Anwender in der Lieferkette. Es ist daher für Österreich

besonders wichtig, dass die von den registrierungspflichtigen Firmen ausgehenden Daten vollständig und korrekt sind sowie verständlich und effizient in der Lieferkette weitergegeben werden.

Ein spezifisch österreichisches Anliegen im Zusammenhang mit der europäischen Chemikalienpolitik ist die Kreislaufwirtschaft und die Substitution von besorgniserregenden Stoffen (SVHC-Stoffen) durch weniger problematische Alternativen. In diesem Zusammenhang unterstützt Österreich das Ziel, die Nachhaltigkeitsprinzipien der Grünen Chemie in die europäische Chemiewirtschaft zu integrieren und weiterzuführen. Nach einer sehr erfolgreichen internationalen Konferenz zu diesem Thema unter österreichischem Vorsitz im November 2018 wurde 2019 ein nationaler Fachdialog zwischen Expertinnen und Experten aus den Bereichen Forschung, Lehre, Wirtschaft, Industrie, Stakeholdern und Verwaltung eingerichtet, der bereits zweimal stattgefunden hat und künftig in regelmäßigen Abständen durchgeführt wird. Ab Mitte 2020 soll eine nationale Plattform für Grüne Chemie, als Fachgremium, die Regierung beraten und die im Regierungsprogramm vorgesehenen Programme zur Grünen Chemie entwickeln. In diesem Zusammenhang werden der neue Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft und die Nachhaltigkeitsstrategie für Chemikalien (geplant im 3. Quartal 2020) wichtige Kommissionsinitiativen bilden.

Die Europäische Kommission hat 2019 auch ihren Review der anderen chemikalienrechtlichen Bestimmungen im Rahmen des "Non-REACH-REFIT" – Fitness Check of the most relevant chemicals legislation (excluding REACH) veröffentlicht, welche eine aus österreichischer Sicht sehr wichtige, aber nur schleppend vorankommende Initiative der Kommission ist. Diese Eignungsprüfung der relevanten EU-Rechtsvorschriften zu Chemikalien beurteilte mehr als 40 Rechtsakte. Der im Juni 2019 veröffentlichte Bericht der Kommission zeigte die Schwachstellen und Herausforderungen in diesen Bereichen auf. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Umweltministerinnen und Umweltminister im Juni 2020 Schlussfolgerungen hierzu formulieren werden. Es soll geprüft werden, ob die bestehenden Maßnahmen das Ziel, die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu schützen, erfüllen.

Die Verordnung über persistente organische Schadstoffe (POPs) (EU) 2019/1021 wird aktiv von der ECHA in ihr Arbeitsprogramm eingegliedert. Die Verordnung (EU) 2019/1148 über die Vermarktung und Verwendung von Ausgangsstoffen für Explosivstoffe wurde im Juli 2019 im Amtsblatt der Europäischen Union kundgemacht und gilt ab 1. Februar 2021.

International hat sich die EU zur Erreichung des 2020-Ziels (Chemikaliensicherheit weltweit bis zum Jahr 2020) bekannt. Im Zuge des Umweltrates am 20. Dezember 2018 fand eine politische Diskussion zur Chemiewirtschaft statt. Es herrschte breite Übereinstimmung hinsichtlich der Notwendigkeit, zwischen REACH und anderen Rechtsmaterien (etwa Abfallrecht, Arbeitsschutz- und auch Lebensmittelrecht) Kohärenz herzustellen und für eine rasche und stetige Aktualisierung der REACH-Registrierungsdossiers zu sorgen. Konsens herrschte auch zu dem Wunsch, das EU-Leuchtturmprojekt zum Human Biomonitoring (HBM4EU) langfristig abzusichern. Die Ministerinnen und Minister betonten die Notwendigkeit, Elemente der „Green Chemistry“ verstärkt im EU-Chemikalienrecht zu verankern. Die Bemühungen der EU und ihrer Mitgliedstaaten zur Stärkung des globalen Rahmens für ein „Sicheres Chemikalien- und Abfallmanagement“ werden 2020 in Bonn bei der 5. Internationalen Chemikalienmanagementkonferenz in gipfeln.

Folgende EU-Rechtsvorschriften und Leitlinien sollen von der Europäischen Kommission im Zuge der REFIT-Initiativen überarbeitet werden und betreffen unter anderem den Bereich Chemikalien:

- Eignungsprüfung der relevanten EU-Rechtsvorschriften zu Chemikalien mit endokriner Wirkung
- Evaluierung der Richtlinie 2009/128/EG zur nachhaltigen Verwendung von Pestiziden
- Evaluierung der EU-Tierschutzstrategie (2012–2015)
- Evaluierung von Lebensmittelkontaktmaterialien
- Evaluierung der Rechtsvorschriften über den Handel mit Drogenausgangsstoffen
- Überarbeitung der Richtlinie 2001/95/EG über die allgemeine Produktsicherheit (Verordnung; Rechtsgrundlage Artikel 114 AEUV)

2.4 Energie

2.4.1 Neue Initiativen

Ein europäischer Grüner Deal: Dekarbonisierung der Energie

Strategie für eine intelligente Sektorintegration

(nicht legislativ, 2. Quartal 2020)

Strategie für eine Renovierungswelle

(nicht legislativ, 3. Quartal 2020)

Konzept für die Nutzung von Europas Potenzial an erneuerbarer Offshore-Energie

(nicht legislativ, 4. Quartal 2020)

Ziele: In der Mitteilung der Kommission zum Europäischen Grünen Deal wird die weitere Dekarbonisierung des Energiesystems als entscheidender Faktor beschrieben, um die Klimaziele für die Jahre 2030 und 2050 erreichen zu können. Schließlich werden 75 % der Treibhausgasemissionen der EU durch die Erzeugung und den Verbrauch von Energie in allen Wirtschaftszweigen generiert. Es gilt ein Energiesystem zu schaffen, das weitgehend auf erneuerbarer Energie basiert. Zusätzlich ist die Dekarbonisierung von Gas zu forcieren. Die EU strebt darüber hinaus an, die Abhängigkeit von Energieimporten zu optimieren und zu reduzieren. Als Beitrag für die Schaffung eines sauberen, erschwinglichen und sicheren europäischen Energiesystems wird die Kommission voraussichtlich noch vor dem Sommer eine Strategie zur Verwirklichung einer Sektorintegration vorlegen. Im zweiten Halbjahr soll ein neues Konzept für die Nutzung von Europas Potenzial an erneuerbarer Offshore-Energie (diese wird möglicherweise bereits Ende Juni vorgelegt werden) sowie eine Strategie für eine Renovierungswelle präsentiert werden. Seitens der Kommission wurde zudem angekündigt, einen Plan für die Reduzierung und das Monitoring von Methanemissionen vorzubereiten.

Österreichische Haltung: Aus österreichischer Sicht stellen Sektorkopplung und Sektorintegration die Grundpfeiler eines zukünftigen Energiesystems dar. Dabei werden erneuerbare Gase in Kombination mit Energieeffizienz und dem Aufbau von Erzeugungskapazitäten auf Basis erneuerbarer Energien eine wichtige Rolle spielen. Um die systemische Rolle von erneuerbaren Gasen in Europa zu unterstützen, braucht es klare Vorgaben und eine klare Vision. Risiken sind dabei, dass die Struktur fossiler Energie erhalten bleibt und die Chance einer Neuaufstellung des europäischen Energiesystems verpasst wird, da beispielsweise eine umfassend angelegte Umstellung auf Wasserstoff einerseits die Importabhängigkeit prolongiert, andererseits weder die Emission zwingend senkt (über 98 % der Wasserstoffproduktion stammt derzeit aus fossilen Quellen) noch technologischen Fortschritt bringt.

Regulatorische Hindernisse müssen abgebaut und tragfähige Geschäftsmodelle ermöglicht werden. Die rasche Vorlage einer Strategie zum Thema Sektorintegration wird begrüßt. Es ist entscheidend, dass die Arbeiten der Kommission in diesem Bereich vorangetrieben

werden. Die Strategie, sowie nachfolgende legislative Vorschläge, die bis Mitte 2021 angekündigt sind, sollen aus österreichischer Sicht vor allem folgende Punkte thematisieren:

- Europäische Vision und Ziele für sauberen Wasserstoff und erneuerbare Gase
- Harmonisierte Wasserstofftoleranzen im Gasnetz
- Rolle der Übertragungs- und Verteilnetzbetreiber bei Bau und Betrieb von Elektrolyseanlagen in einem europäischen Binnenmarkt
- gemeinsame Definitionen und Standards
- Finanzierungsmöglichkeiten für ein rasches „Scale-Up“ in Europa darlegen
- Effizienzkriterien zur Vermeidung von Energieverschwendung
- Homogene Herkunftsnachweise zur Koppelung der nationalen Märkte, sowohl was Gas als auch was Strom betrifft
- Langfriststrategien zur Herstellung einer planbaren Versorgungssicherheit bei allfälligen Importen
- Parallele Bereitstellung und Mobilisierung der notwendigen Europäischen Energieerzeugungskapazitäten

Was die gebäudebezogenen Kapitel des Europäischen Grünen Deals anbelangt, begrüßt Österreich die vorgeschlagenen Ansätze der EK. Als wichtiges Element der Renovierungswelle wird die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel auf EU-Ebene gesehen, die einerseits für die Gebäudesanierung mit besonderem Fokus auf Energiearmut und andererseits für den Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energieträger genutzt werden sollen. Eine enge Abstimmung mit den MS und eine Rücksichtnahme auf die spezifischen nationalen Anforderungen wird jedenfalls als wesentlich erachtet.

Eine neue Industriestrategie für Europa

Industriestrategie

(nicht legislativ, 1. Quartal 2020)

Ziele: Für das Erreichen der Ziele des Europäischen Grünen Deals spielen die europäische Industrie und insbesondere auch die energieintensive Industrie eine zentrale Rolle. Durch die EU-Industriestrategie soll den Herausforderungen, die sich durch Digitalisierung und Klimawandel ergeben, begegnet werden. Die neue Industriestrategie für Europa unterstützt den ökologischen und den digitalen Wandel und trägt zu fairem Wettbewerb bei.

Stand: Die EU-Industriestrategie wurde am 10.03.2020 von der Kommission vorgestellt.

Österreichische Haltung: Die Energiewende unterstützt mit grünen Innovationen und Technologien moderne Volkswirtschaften dabei, ein Energiesystem, basierend auf erneuerbaren Energieträgern, zu schaffen. Ein großer Vorteil für die Industrie ist einerseits die Preisstabilität, die erneuerbare Energieträger garantieren, und andererseits die Möglichkeit zur Technologieentwicklung parallel zum Technologieeinsatz. Gerade für die Produktion von Erneuerbaren sind kreative, innovative Lösungen essentiell; Digitalisierung und eine weitestgehend dekarbonisierte Wertschöpfungskette liefern hier wichtige Ansatzpunkte. Hier sehen wir eine mögliche Vorreiterrolle der EU: Der wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandort Europa kann nur durch einen „grünes“ Wirtschaftskonzept nachhaltig Wachstum generieren und Arbeitsplätze schaffen, unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Dekarbonisierungsbestrebungen. Dies kann nur durch ein Zusammenspiel der Wirtschafts-, Energie- und Klimaschutzpolitik gelingen.

2.4.2 REFIT-Initiativen

Ein europäischer Grüner Deal

Überarbeitung der Verordnung über die Transeuropäischen Energienetze (TEN-E)
(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, 4. Quartal 2020)

Ziele: Ziel dieser Initiative ist es, die TEN-E-Verordnung vollständig mit dem Europäischen Grünen Deal und den langfristigen Dekarbonisierungszielen der Union sowie dem Prinzip „Energieeffizienz zuerst“ in Einklang zu bringen und gleichzeitig zu Branchen- und Marktintegration, Versorgungssicherheit und Wettbewerb beizutragen. Die TEN-E Verordnung bildet den rechtlichen Rahmen für die Auswahl der sogenannten Energieinfrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse (PCI – Projects of Common Interest), die alle zwei Jahre in einem umfangreichen Prozess unter Beteiligung von Stakeholdern in einer Liste zusammengefasst werden. PCI profitieren von strafferen Verfahren sowie der Möglichkeit, unter bestimmten Kriterien finanzielle Unterstützung im Rahmen der „Connecting Europe Facility“ (CEF) zu erhalten.

Stand: Die vierte PCI-Liste soll voraussichtlich im zweiten Quartal in Kraft treten. Seitens Kommission wurde für das zweite Quartal 2020 eine öffentliche Konsultation zur TEN-E-

Verordnung angekündigt. Deren Ergebnisse sollen in den Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung, der im vierten Quartal vorgelegt werden soll, einfließen.

Österreichische Haltung: Die Überarbeitung der TEN-E-Verordnung muss eine Übereinstimmung mit dem Ziel der Klimaneutralität 2050 sicherstellen. Der neue Rahmen soll den Einsatz innovativer, nachhaltiger Technologien und Infrastrukturen, wie Wasserstoffnetze (H2-Readiness), Energiespeicherung und Smart Grids fördern, sowie Sektorkopplung ermöglichen. Auch die Auswirkungen der Überarbeitung auf zukünftige CEF-Finanzierungsmöglichkeiten müssen berücksichtigt werden. Österreich wird sich in die zukünftigen Diskussionen und Verhandlungen aktiv einbringen. Ziel muss auch die Vermeidung der Prolongierung der massiven Importabhängigkeit Europas bei Energien sein.

2.4.3 Vorrangige anhängige Vorschläge

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014

Ziele: Die Connecting Europe Fazilität (CEF) ist ein wichtiges Instrument zur Förderung von Infrastrukturprojekten mit höchstem europäischen Mehrwert in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation/Digitales und Energie. CEF gehört zu den sektoralen Förderprogrammen der EU und ist an die Laufzeit des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) gekoppelt. Die Kommission hat im Juni 2018 einen Vorschlag zur Überarbeitung der CEF-Verordnung und zur Schaffung eines Nachfolgeinstruments für die Finanzperiode 2021–2027 vorgelegt.

Die vorgenommenen Anpassungen in der neuen Verordnung sollen sowohl den Dekarbonisierungszielen der Union (insbesondere im Bereich der erneuerbaren Energie) als auch dem Pariser Klimaabkommen Rechnung tragen. Wesentliche Neuerung ist, dass das Programm nunmehr eine gezielte Förderung von grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energie vorsieht. Künftig sind 15 % der CEF-Energie-Budgetmittel für grenzüberschreitende Erneuerbaren-Projekte reserviert.

Stand: Die Trilogverhandlungen konnten im März 2019 unter rumänischem Ratsvorsitz erfolgreich abgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um eine partielle Einigung, da die budgetären Fragen im Rahmen der MFR-Verhandlungen zu klären sind. Ein delegierter Rechtsakt zur Ausgestaltung des Auswahlprozesses von grenzüberschreitenden

Erneuerbaren-Projekten wird nach formeller Annahme der neuen CEF-Verordnung im Laufe d. J. erstellt werden.

Österreichische Haltung: Österreich begrüßt ausdrücklich, dass Projekten im Bereich der erneuerbaren Energie im neuen Programm ein erhöhter Stellenwert zukommt und 15 % der finanziellen Mittel für diese Projekte zur Verfügung stehen. In der Mitteilung zum Europäischen Grünen Deal wird darauf hingewiesen, dass der Übergang zur Klimaneutralität eine entsprechend unterstützende Infrastruktur benötigt. Es ist somit wesentlich, dass die CEF mit ausreichend Mitteln ausgestattet wird.

2.4.4 Weitere energierelevanten Aktivitäten auf EU-Ebene

EU-Energieforschung als Beitrag zur Umsetzung des EU-Pakets „Saubere Energie für alle Europäer“

Im Jahr 2020 werden die Verhandlungen zum Forschungsrahmenprogramm „Horizont Europa“ unter kroatischem Vorsitz fortgeführt bzw. abgeschlossen. Anliegen der Sektion Klima- und Umweltschutz im BMK sind dabei Forschung und Entwicklung zur Dekarbonisierung aller Sektoren inkl. des Energiesystems, Energieeffizienz, Erneuerbare Energietechnologien sowie eine bessere Integration und Flexibilisierung des Energiesystems.

Die Erreichung der Ziele des EU-Paktes „Saubere Energie für alle Europäer“ bis 2030 erfordert eine gestärkte, verbesserte Zusammenarbeit in den Bereichen der Forschung, Innovation und Umsetzung.

Ökodesign

Im Rahmen der Ökodesign-Richtlinie (2009/125/EG) wird für den Zeitraum 2020–2024 ein neues Arbeitsprogramm für Ökodesign und die Energieverbrauchskennzeichnung erstellt, welches neben den Mindestanforderungen insbesondere in Bezug auf die Energieeffizienz von energieverbrauchenden Geräten sich verstärkt mit Fragen der Kreislaufwirtschaft befassen soll. Besonders die Materialeffizienz (z.B. Verfügbarkeit von Ersatzteilen, Erleichterung von Reparaturen, Behandlung am Ende des Lebenszyklus) soll neben der Energieeffizienz im Vordergrund stehen, um die Wiederverwendbarkeit und Reparierbarkeit von energieverbrauchsrelevanten Produkten zu adressieren. Diese

Kriterien müssen weiter diskutiert und adaptiert werden, um Doppelregelungen mit anderen Rechtsmaterien im Sinne einer „good governance“ zu vermeiden.

Finanzierungsmechanismus für grenzüberschreitende Erneuerbaren-Projekte

Der notwendige Durchführungsrechtsakt zur Errichtung des Finanzierungsmechanismus für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energie gemäß Verordnung über das Governance-System für die Energieunion (EU 2018/1999) soll voraussichtlich Mitte des Jahres verabschiedet werden.

B Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2019 – Juni 2020)

Einleitung

Das aktuelle Achtzehnmonatsprogramm wurde von Rumänien, Finnland und Kroatien erstellt.

Die Verfasserinnen und Verfasser des Programms setzen sich als oberste Priorität den Abschluss der noch ausstehenden Dossiers der Prioritäten der EU von 2018–2019. Ebenso werden die Prioritäten der nächsten Agenda, die voraussichtlich 2019 angenommen wird, unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gipfeltreffens in Sibiu berücksichtigt.

Eine Union für Arbeitsplätze, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit

Investitionen: Das Hauptaugenmerk bleibt nach wie vor auf der Förderung der Forschungs- und Innovationspolitik. Daher müssen die Arbeiten an den Programmen Horizont Europa und InvestEU fortgesetzt werden.

Eine Union, die alle ihre Bürgerinnen und Bürger befähigt und schützt

Die drei Vorsitze werden die Umsetzung von Politiken voranbringen, die darauf abzielen, die soziale Dimension zu stärken, das Missverhältnis zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage abzubauen und das Niveau des Sozialschutzes der Bürgerinnen und Bürger zu fördern.

Ebenso werden die drei Vorsitze besonderes Augenmerk auf die Unterstützung von Mobilität, Inklusivität und Exzellenz bei gleichzeitiger Förderung der europäischen Werte legen.

Von besonderer Bedeutung ist die Förderung von Chancengleichheit und sozialer Inklusion, einschließlich der Gleichstellung der Geschlechter und des Gender-Mainstreamings, der sozialen Inklusion von Personen mit Behinderungen sowie der Unterstützung von Maßnahmen zur Bekämpfung von Armut, insbesondere Kinderarmut.

Weiteren Anstrengungen bedarf es im Gesundheitswesen, wie zB der Zugang zur Gesundheitsversorgung, die Sicherstellung von Patientensicherheit und -mobilität sowie die Nutzung von neuen Technologien in der Medizin.

Auf dem Weg zu einer Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimapolitik

Die drei Vorsitze wollen die Verhandlungen über das Paket "Saubere Energie" sowie die Verhandlungen über die Vorschläge im Rahmen der Mobilitätspakete, insbesondere zu Klimaschutzmaßnahmen abschließen.

Mobilitätspaket I

Die Einigung zum Mobilitätspaket I war einer der größten Erfolge unter AT-Präsidentschaft im zweiten Halbjahr 2018, sowohl auf den Verkehrsbereich bezogen als auch gesamthaft betrachtet.

Die nunmehr erzielte Einigung bestätigt in weiten Teilen und bei den wichtigsten Punkten die unter AT-Vorsitz erzielten Punkte:

- Kabotage bleibt erhalten,
- Smart Tachograph Version 2 um etliche Jahre früher als geplant (2034)
- Entsendung mit wenigen Ausnahmen
- strengere Anforderungen an Niederlassung somit die Bekämpfung der letter boxes

Es wurden auch Forderungen des EP aufgenommen, wie beispielsweise:

- die verpflichtende Rückkehr des Fahrzeuges, das nun alle 8 Wochen an seinen Standort zurückkehren muss. Dies ist zum einen ein langer Zeitraum, zum anderen war dies bis zum Rat in Brüssel unter AT-Vorsitz noch ein Kernanliegen von AT und vielen anderen MS, das schließlich im Sinne des damaligen Gesamtkompromisses fallen gelassen wurde, nun aber vom EP in den Text hineinverhandelt werden konnte. Dieser 8-Wochen-Zyklus sollte im Sinne der Vermeidung von Missbrauch und Briefkastenfirmen auch logistisch machbar sein, ist er doch kombinierbar mit der

Rückkehr des Fahrers, mit Wartungsarbeiten und einem klaren Bezug zum Heimatort, damit „fahrende Briefkastenfirmen“ vermieden werden;

- die Anwendung der Lenk- und Ruhezeiten und auch des Tachographen auf leichte Nutzfahrzeuge: Dies erhöht die Kontrollmöglichkeiten und vermeidet Umgehungsgeschäfte, indem die Unternehmen anstatt mit einem großen LKW mit mehreren kleinen unterwegs sind (hier kommt auch der wichtige Umweltgedanke zum Tragen). Angesichts einer Übergangsfrist von 7 Jahren sollte dies auch in finanzieller Hinsicht planbar sein. Darüber hinaus wird hier nur eine Analogie zum ohnehin bestehenden Gewichtslimit bei der Kabotage und der Niederlassung (VO 1071 und 1072) hergestellt und gibt es umfangreiche Ausnahmen für den „Werkverkehr“ (somit direkter Vorteil für die heimischen Unternehmen).

Allgemeiner Hintergrund

Am 31.05.2017 präsentierte die EK das erste Mobilitätspaket, welches aus vier Verordnungen und einer Richtlinie bzw. Lex specialis besteht (Näheres unter Inhalt, Seite 68).

Die Einigung zwischen RAT und EP war ein wichtiger Schritt zur Verwirklichung der umfassenden Reform des Straßenverkehrssektors der EU. Die neuen Regeln werden einerseits die Arbeits- und Sozialbedingungen für LKW-Fahrerinnen und -Fahrer verbessern und sie schaffen andererseits für Unternehmen, die grenzüberschreitende Dienstleistungen anbieten, die dringend benötigte Klarheit in diesem Sektor und beenden die unterschiedliche Anwendung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten. Außerdem wird auch ein deutlicher Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit geleistet.

Unter dem österreichischen EU-Ratsvorsitz im 2. Halbjahr 2018 wurden die Dossiers des Mobilitätspaketes I in vielen bilateralen, multilateralen, formellen wie informellen Treffen sowie natürlich in den Ratsarbeitsgruppensitzungen intensiv und mit großem Einsatz verhandelt, sodass es gelungen ist, im Rahmen des Rates am 3. Dezember 2018, Allgemeine Ausrichtungen zu allen diesen Vorschlägen zu erzielen.

Nachdem das EP im April 2019 zunächst im TRAN (Verkehrs)Ausschuss und dann im Plenum die Berichte angenommen hat, fanden unter finnischem Vorsitz vier Trilogverhandlungen statt. Am vierten Trilog konnte nach insgesamt 2,5 Jahren Verhandlungen schließlich eine Einigung erzielt werden.

Angesichts der äußerst komplexen Materie und der kontrovers geführten Diskussionen ist dies als Meilenstein am Weg zu einer tatsächlichen Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen der Lenkerinnen und Lenker zu sehen, ebenso wie im Hinblick auf eine effektive Verbesserung der Steigerung eines fairen Wettbewerbs und der Beseitigung von ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteilen.

Die Verhandlungen haben sich insbesondere deshalb als recht komplex erwiesen, weil die Annäherung der Arbeits- und Sozialbedingungen in den 28 MS mit einer schrittweisen Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen einhergehen muss und sich bereits in den Verhandlungen unter den Vorpräsidentschaften ein Verfestigen der Positionen insbesondere zweier Lager abgezeichnet hat.

Mit diesem Paket ist es gelungen, neue verbesserte Regelungen für die nächsten Jahrzehnte im Transportsektor zu schaffen. Es beinhaltet eine Stärkung der sozialen Säule, faire Wettbewerbsbedingungen, ein Entgegenwirken von Marktverzerrungen und die Gewährleistung von Straßenverkehrssicherheit; weiters beinhaltet es Vorschriften zur Verbesserung von Kontrollen, zur Vermeidung von Liberalisierungen von Transporten sowie zur Vermeidung von Lohn- und Sozialdumping (siehe konkrete Vorteile unter Inhalt, Seite 68).

Inhalt

Das Mobilitätspaket I umfasst vier Verordnungen und eine Richtlinie bzw. Lex specialis. Im Folgenden werden die größten Verbesserungen in den jeweiligen Dossiers exemplarisch dargestellt:

Die VO 1071/2009 regelt die Zulassung zum Beruf von Kraftverkehrsunternehmen. Die VO definiert Vorschriften für Unternehmen, die im Geschäftsbereich des Personen- oder Güterkraftverkehrs aktiv werden wollen. Sie findet auf alle Unternehmen Anwendung, die in der EU gegründet wurden und die im gewerblichen (gegen Entgelt) Personen- oder Güterkraftverkehr aktiv sind.

Verbesserungen gegenüber geltendem Recht:

- Die Zugangsvoraussetzungen wurden deutlich ausgeweitet und klarer gefasst, um dem Phänomen der Briefkastenfirmen entgegen zu wirken. Somit wird es erschwert, reine Scheinanmeldungen in Mitgliedstaaten durchzuführen, um dort z.B. am nationalen Markt (Kabotage) unbeschränkt operieren zu können. Dazu zählen etwa

die Verpflichtung, bestimmte Büroräume, Parkplätze und Firmenaktivitäten ebenso nachzuweisen wie einen Transportmanager einzurichten, der vor Ort tätig sein muss.

- Im Zuge der Ausweitung der Anforderungen an die Zuverlässigkeit ist insbesondere die Rückkehr des Fahrzeugs zum Unternehmenssitz in einem Zyklus von acht Wochen zu erwähnen.
- Auch wurde der Anwendungsbereich dieser Verordnung auf leichte Nutzfahrzeuge (ab 3,5 Tonnen im innerstaatliche Verkehr und ab 2,5 Tonnen im internationalen Verkehr) ausgeweitet. Dadurch wird eine Professionalisierung des Marktes von Unternehmen mit leichten Nutzfahrzeugen sichergestellt.

Die VO 1072/2009 regelt den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sowie Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als ihrem eigenen Markt (Kabotage) betätigen wollen.

Verbesserungen gegenüber geltendem Recht:

- Die schon jetzt geltende Regelung, maximal 3 Kabotageoperationen innerhalb von 7 Tagen durchzuführen, wurde beibehalten (EK forderte unlimitierte Kabotage in 3 Tagen, viele andere Mitgliedsstaaten gänzliche Liberalisierung).
- Zur Bekämpfung von Missbrauch in Form von systematischer Kabotage wird eine „Cooling off“ Periode von 4 Tagen nach der letzten Kabotagefahrt innerhalb der zulässigen Frist eingeführt, bevor mit demselben Fahrzeug weitere Kabotagefahrten im selben Mitgliedsstaat ausgeführt werden dürfen.
- Für eine verbesserte Durchsetzung sind bei Straßenkontrollen Unterlagen in Papierform oder in elektronischer Form über sämtliche Fahrten vorzulegen, die während des 7-tägigen Zeitraums im Aufenthaltsmitgliedsstaat durchgeführt wurden.
- Analog zur VO 1071/2009 wurde auch hier der Anwendungsbereich auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt, um dem steigenden Marktanteil in diesem Segment Rechnung zu tragen.

Die VO 561/2006 legt Bestimmungen für die Lenkzeiten, die Fahrunterbrechungen und Ruhezeiten von LKW- und Busfahrerinnen und -fahrer fest, um sowohl die Arbeitsbedingungen als auch die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Außerdem schreibt sie die Verwendung eines Fahrtenschreibers als wichtigstes Instrument für die Kontrolle der Einhaltung dieser Anforderungen vor.

Verbesserungen:

- Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Fahrzeuge ab 2,5 t ist hier von besonderer Bedeutung für die Straßenverkehrssicherheit und faire Wettbewerbsbedingungen, da Fahrzeuge nunmehr schon ab 2,5 t mit einem digitalen Kontrollgerät (Tachograph) ausgestattet werden müssen. Die Regelung tritt am 1. Juli 2026 in Kraft.
- Erstmals sind Unternehmen verpflichtet, die Rückkehr der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer in ihr Heimatland in einem Rhythmus von 3 bzw. höchstens 4 Wochen festzusetzen und die Aufzeichnungen darüber auf Nachfrage vorzuweisen.
- Zwar wurde der Durchrechnungszeitraum der Lenk- und Ruhezeiten faktisch auf 4 Wochen erweitert und es ist möglich, zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten hintereinander zu konsumieren, jedoch muss die Kompensation in Verbindung mit einer regulären wöchentlichen Ruhezeit schon in der 3. Woche vor der nächsten genommen werden.
- Durchsetzung des Kabinenschlafverbots: LKW-Fahrerinnen und -Fahrer dürfen ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit nicht mehr in der Fahrerkabine verbringen, sondern in einer qualitativ hochwertigen Unterkunft.
- Erstmalige Beschränkung der ausnahmsweisen Lenkzeitüberschreitung auf eine bzw. maximal zwei Stunden (wenn davor 1,5 Stunden Pause genommen wurde).

VO 165/2014 enthält die Bestimmungen über den Fahrtenschreiber („Smart Tachograph“).

Verbesserungen gegenüber geltendem Recht:

- Die bisherige Übergangsfrist wird für die verpflichtende Einführung des Smart Tachographen der Version 2 in alle Fahrzeuge somit um ca. 10 Jahre verkürzt werden und brächte eine wesentliche Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten, insbesondere die automatische Aufzeichnung des Grenzübertritts und die Erfassung von Be- und Entladung.
- Einführung des Smart Tachograph der Version 1 für leichte Nutzfahrzeuge (ab 2,5 t) (ab 01.07.2026).
- Erstmals können Kontrollbehörden per Fernkommunikation (also ohne eine Anhaltung des LKWs) die Überschreitung der maximalen Lenkzeit kontrollieren. Die straßenseitigen Verkehrskontrollen werden dadurch wesentlich effizienter und die Straßenverkehrssicherheit steigt.

- Der Zeitraum der Aufzeichnung auf der Fahrerkarte wird von derzeit 28 Tagen auf 56 Tage erweitert und stellt somit ebenfalls eine deutliche Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten dar.

In der neuen sogenannten Lex Specialis zur Änderung der Entsenderichtlinie 96/71/EG und der Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EU sollen für den Bereich des Straßenverkehrs die Bedingungen der Anwendung der Entgelt- und Urlaubsregelungen des Aufnahme-MS geregelt werden (gänzlich neue Regelung).

Verbesserungen:

- Für im internationalen Verkehr tätige LKW-Fahrerinnen und -Fahrer gilt bereits ab dem ersten Tag sowohl für grenzüberschreitende Fahrten als auch für Kabotage das Lohn- und Urlaubsschema des Aufnahme-MS. Rein bilaterale Fahrten (direkt vom Staat der Niederlassung in einen anderen Staat) und Transitfahrten sind von den Entsenderegeln ausgenommen.
- Die Neuregelung der Entsenderichtlinie soll auf die gesamte Lohnstruktur eines Kollektivvertrages inklusive Zulagen, Zuschläge, Sonderzahlungen oder Prämien auf entsandte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erstreckt werden. Dies bedeutet – je nach nationaler Rechtslage – teilweise einen beträchtlichen Lohnunterschied.

Verhandlungsstand und die nächsten Schritte

Anmerkung zu den wichtigsten Schritten nach Einigung in der frühen zweiten Lesung:

Bestätigung des Verhandlungsergebnisses:

- Billigung des Verhandlungsergebnisses durch den AStV am 20. Dezember 2019 erfolgt.
- Bestätigung der Abstimmung in TRAN über das Ergebnis der Verhandlungen (Artikel 74 Absatz 4 GO, einfache Abstimmung mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen) am 21. Januar 2020 erfolgt.
- Übermittlung eines Schreibens (mit konsolidiertem Text im Anhang) vom TRAN-Vorsitzenden an den COREPER-Vorsitzenden zur Bestätigung der Einigung unmittelbar nach der Bestätigung der Abstimmung.

Erste Lesung des Rates:

- Übersetzung + rechtssprachliche Überprüfung des Kompromisstextes – Dauer: ca. 6–8 Wochen.
- Annahme des förmlichen Standpunkts des Rates in erster Lesung. Jede Ratsformation kann dies als A-Punkt annehmen – wahrscheinlich Ende Februar / Anfang März.
- Übermittlung des Standpunkts des Rates in erster Lesung an das Parlament, einschließlich des Standpunkts der Kommission zu den Abänderungen des Rates, in allen Sprachen.

Zweite Lesung des Parlaments:

- Bekanntgabe des Erhalts des Standpunkts des Rates in erster Lesung und Weiterleitung an den TRAN-Ausschuss
- Mit der Ankündigung des Plenums beginnt die im Vertrag festgelegte Frist von drei Monaten für die zweite Lesung des Parlaments (mit der Möglichkeit einer Verlängerung um einen weiteren Monat).
- TRAN erörtert einen von den Berichterstatterinnen und Berichtstattern ausgearbeiteten Entwurf einer Empfehlung für die zweite Lesung und eröffnet eine Frist für Änderungsanträge
- Verschärfte Vorschriften für die Zulässigkeit von Änderungsanträgen in zweiter Lesung des Parlaments, sofern diese Beschränkung nach den Wahlen nicht aufgehoben wird (Artikel 68 Absätze 2 und 3).
- Abstimmung im TRAN über den Entwurf einer Empfehlung und mögliche Änderungen mit einfacher Mehrheit – möglicherweise am 21. April (Artikel 65 GO).
- Annahme des Standpunkts des Parlaments in zweiter Lesung im Plenum (Artikel 67 GO). Der zuständige Ausschuss, eine Fraktion oder mehr als 38 Mitglieder können Änderungsanträge zum Standpunkt des Rates einreichen. Für die Annahme von Änderungsanträgen ist die absolute Mehrheit erforderlich. Wenn keine Änderungsanträge oder Ablehnungsanträge angenommen werden, gibt der Präsident lediglich bekannt, dass der vorgeschlagene Rechtsakt angenommen wurde – möglicherweise in der Mai-Plenarsitzung.

Unterschrift und Veröffentlichung:

- Wurde der Standpunkt des Rates in erster Lesung ohne Änderungen angenommen, unterzeichnen die Präsidentinnen und Präsidenten des Parlaments und des Rates den

gebilligten Text bei einer Unterzeichnungszeremonie. Etwa einen Monat nach der Unterzeichnung wird der Text im Amtsblatt veröffentlicht.

In den weiteren prioritären Dossiers darf auf die Ausführungen in „Vorrangige anhängige Vorschläge“ verwiesen werden (siehe unter Seite 24, 42, 62).

Wichtige Daten (Stand Jänner 2020)

Erstes Halbjahr 2020: HR EU-Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie

10./11. März 2020	Informeller Rat Verkehr in Kroatien (nur Maritim)
27./28. April 2020	Informeller Rat TTE/Energie in Kroatien
04. Juni 2020	Rat TTE/Verkehr in Luxemburg
15. Juni 2020	Rat TTE/Energie in Luxemburg

Rat ENVI/Umwelt

05. März 2020	Rat ENVI/Umwelt in Brüssel
21./22. April 2020	Informeller Rat ENVI/Umwelt in Kroatien
22. Juni 2020	Rat ENVI/Umwelt in Luxemburg

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

03./04. Februar 2020	Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit/Forschung in Kroatien
27./28. Februar 2020	Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit
19./20. März 2020	Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit
28./29. Mai 2020	Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit/Raumfahrt

Zweites Halbjahr 2020: DE EU-Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie

28. Sept. 2020	(poss.) Rat TTE/Verkehr in Brüssel
05./06. Okt. 2020	Informeller Rat Energie
28.–30. Okt. 2020	Informeller Rat TTE/Verkehr in Passau
08. Dez. 2020	Rat TTE/Verkehr in Brüssel
14. Dez. 2020	Rat TTE/Energie in Brüssel

Rat ENVI/Umwelt

13./14. Juli 2020	Informeller Rat ENVI/Umwelt in Mainz
08. Okt. 2020	Rat ENVI/Umwelt in Luxemburg
17. Dez. 2020	Rat ENVI/Umwelt in Brüssel

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

22./23. Juli 2020	Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit in Bonn
24./25. Sept. 2020	Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel
26. Nov. 2020	Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit in Brüssel
27. Nov. 2020	Rat COMPET/Forschung und Raumfahrt in Brüssel

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](https://www.bmk.gv.at)

