

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

Jahresvorschau des BMK 2022

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

Wien, Jänner 2022

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Wien, Jänner 2022

Inhalt

A Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission.....	5
1 Jahresvorschau für die Bereiche Verkehr, Innovation/Gewerblicher	
Rechtsschutz/Weltraum.....	6
1.1 Verkehr, Innovation	6
1.1.1 REFIT-Initiativen.....	6
1.1.1.1 Ein Europa für das digitale Zeitalter	6
1.1.1.2 Eine Wirtschaft im Dienste des Menschen	8
1.1.1.3 Neuer Schwung für die Demokratie in Europa.....	9
1.1.2 Vorrangige anhängige Vorschläge	10
1.1.2.1 Ein europäischer Grüner Deal	10
1.1.2.2 Ein Europa für das digitale Zeitalter	20
1.2 Weltraum	21
1.2.1 Neue Initiativen.....	21
1.2.1.1 Ein Europa für das digitale Zeitalter	21
2 Jahresvorschau für die Bereiche Umwelt, Klimapolitik, Kreislaufwirtschaft und	
Energie.....	24
2.1 Umwelt, Klimapolitik, Kreislaufwirtschaft und Energie.....	24
2.1.1 Ein europäischer Grüner Deal.....	24
2.1.1.1 Vorrangig anhängige Vorschläge	27
2.1.1.2 Neue Initiativen.....	35
2.1.1.3 REFIT-Initiativen	40
2.1.2 Ein stärkeres Europa in der Welt.....	43
2.1.1.2 Neue Initiativen.....	43
2.2 Weitere umwelt- und klimapolitischrelevante Aktivitäten auf EU Ebene	44
2.2.1 Umsetzung des Klimaübereinkommens von Paris (globaler Klimaschutz).....	44
2.2.2 Naturschutz und Biodiversität	45
2.2.3 Nuklearenergie	45
2.2.4 Überarbeitung der Mitteilung über wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse („IPCEI“)	47
B Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner – Dezember 2022)	48
Einleitung.....	48
Entwicklung unserer wirtschaftlichen Basis: das europäische Zukunftsmodell	48
Verwirklichung eines klimaneutralen, grünen, fairen und sozialen Europas	49
Wichtige Daten (Stand Jänner 2022).....	51

Erstes Halbjahr 2022: FR EU-Ratspräsidentschaft	51
Zweites Halbjahr 2022: CZ EU-Ratspräsidentschaft.....	52

A Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission

Das Arbeitsprogramm enthält Maßnahmen zur weiteren Verwirklichung der Ziele, die die Kommission zu Beginn ihres Mandats festgelegt hat und zur weiteren Steuerung der Union in Richtung einer nachhaltigen Erholung.

Die Europäische Kommission wird weiter daran arbeiten, Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Zusätzlich zu ihrem im Jahr 2021 als Teil des europäischen Grünen Deals vorgestellten Pionierpakets „Fit for 55“ wird die Kommission einen Rechtsrahmen für die Zertifizierung des CO₂-Abbaus vorschlagen.

Ferner wird sie weitere Schritte hin zur emissionsfreien Mobilität unternehmen, beispielsweise durch eine Überprüfung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, den Null-Schadstoff-Aktionsplan zur Verbesserung der Wasser- und Luftqualität voranbringen, neue Vorschriften für den nachhaltigen Einsatz von Pestiziden festlegen und die Kreislaufwirtschaft voranbringen.

Der Einsatz erneuerbarer Energien soll ebenfalls beschleunigt werden. Zur Unterstützung der Zielvorgaben von 2021 wird die Kommission eine Mitteilung über Solarenergie veröffentlichen.

Neben dem bereits vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds wird die Kommission auch andere Mittel mobilisieren und so die externen Finanzierungen für biologische Vielfalt verdoppeln.

Grüne Anleihen werden ebenfalls eine immer wichtigere Rolle spielen, indem ein nachhaltiges Finanzwesen in den Mittelpunkt der Aufbaumaßnahmen der EU gestellt werden soll.

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

1.1 Verkehr, Innovation

(federführende Zuständigkeit des BMK)

1.1.1 REFIT-Initiativen

1.1.1.1 Ein Europa für das digitale Zeitalter

Überarbeitung der Geschmacksmusterrichtlinie

Ziele: Die geplante Überarbeitung der Geschmacksmusterrichtlinie (Richtlinie 98/71/EG vom 13. Oktober 1998) sowie der Gemeinschaftsgeschmacksmusterverordnung (Verordnung (EG) Nr. 6/2002 vom 12. Dezember 2001 – siehe auch folgenden Punkt) folgt auf eine Bewertung der geltenden EU-Rechtsvorschriften zum Geschmacksmusterschutz (zuletzt öffentliche Konsultation in der Zeit vom 29. April bis zum 22. Juli 2021 mit 105 Antworten, davon 5 aus Österreich – siehe Dok. WK 10866/2021 INIT vom 20. September 2021). Ziel der Überarbeitung ist es, den Rahmen an das digitale Zeitalter anzupassen und für mehr Rechtssicherheit und Berechenbarkeit im Interesse einzelner Designer:innen, designintensiver Branchen und kleiner und mittlerer Unternehmen zu sorgen. Ferner wird sie sich mit der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen befassen, um die Effizienz zu steigern und die Kosten zu senken und so den Zugang zum Geschmacksmusterschutz zu erleichtern. Die Vereinfachung der Verfahren und die Verringerung des Verwaltungsaufwands (einschließlich der zu entrichtenden Gebühren) gehören zu den Hauptzielen der Reform. Die Straffung der Verfahren und die Verbesserung der Interoperabilität der Schutzsysteme in der EU durch eine weitere Harmonisierung werden sowohl für die Nutzer:innen des Geschmacksmusterschutzes als auch für die öffentlichen Verwaltungen

zu einer Verringerung der Kosten und des Verwaltungsaufwands führen (aus dem Arbeitsprogramm der EK für 2022; Dok. COM (2021) 645 final).

Stand: Legislativvorschläge der EK sowohl zur Richtlinie als auch Verordnung sind für das 2. Quartal 2022 angekündigt.

Österreichische Haltung: Österreich steht dem allgemeinen Ansatz der Vereinfachung der Verfahren – insbesondere in Hinblick auf die Nutzung der Schutzsysteme durch KMUs – und der Verringerung des Verwaltungsaufwands sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene vor dem EUIPO grundsätzlich positiv gegenüber.

Strittigstes Thema dürfte weiterhin Musterschutz für sichtbare Teile, die zur Reparatur komplexer Erzeugnisse verwendet werden („Reparaturklausel“, vor allem für den Kfz-Bereich), sein, zu dem die Rechtslage und die Ansichten in den MS divergieren. Mit den jüngsten Gesetzesänderungen in DE (Ausschluss vom Musterschutz gegenüber sichtbaren Ersatzteilen zur Reparatur für nach dem 2. Dezember 2020 angemeldete Muster) und FR (etwa Beschränkung der Schutzdauer relevanter Designs auf 10 Jahre; kein Musterschutz für Kfz-Glasscheiben ab 1. Jänner 2023) haben sich allerdings grundlegende Positionen in MS verschoben, die bisher vehement gegen eine Reparaturklausel aufgetreten sind.

In AT (keine Reparaturklausel, wie auch in 8 weiteren EU-MS) gibt es derzeit kein aktuelles Meinungsbild, angesichts der aktuellen Positionsänderung in DE jedoch wohl eher mehrheitlich in Richtung Einführung einer Reparaturklausel. Eine solche findet sich auch in der Gemeinschaftsgeschmacksmusterverordnung.

Überarbeitung der Rechtsvorschriften über ergänzende Schutzzertifikate

Ziele: Mittels ergänzender Schutzzertifikate kann die Schutzwirkung von Patenten im Bereich der Pharmazie und der Pflanzenschutzmittel verlängert werden. Diese Zertifikate werden derzeit ausschließlich auf nationaler Ebene erteilt und verwaltet. Durch die Schaffung eines einheitlichen Verfahrens und eines einheitlichen ergänzenden Schutzzertifikats in der Union könnte eine deutliche Verringerung von Kosten und Aufwand sowie eine erhöhte Rechtssicherheit für die Nutzer:innen des Systems erzielt werden. Ein neuer legislativer Vorschlag sollte die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften ersetzen oder ändern.

Stand: Die EK hat Vorschläge zur Änderung bzw. Ersetzung der einschlägigen EU-Verordnungen auf dem Gebiet der ergänzenden Schutzzertifikate für das 4. Quartal 2022 angekündigt.

Österreichische Haltung: Da das Einheitspatentsystem, dessen Start im 3. Quartal 2022 erwartbar ist, keinen einheitlichen Titel für ergänzende Schutzzertifikate vorsieht, ist die Einführung eines solchen Titels als logische Erweiterung des einheitlichen Patentschutzes im Interesse der österreichischen Wirtschaft.

Zur Frage, ob auch im Hinblick auf nationale oder klassische europäische Patente einheitliche ergänzende Schutzzertifikate geschaffen werden sollen, ist die Meinungsbildung innerhalb der beteiligten Kreise noch nicht abgeschlossen.

1.1.1.2 Eine Wirtschaft im Dienste des Menschen

Überarbeitung der Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen

Ziele: Die Europäische Kommission wird die derzeitige Triebfahrzeugführerrichtlinie überarbeiten, um die Zuständigkeiten und die Aufgabenverteilung aller Beteiligten zu verbessern. Die Schaffung eines harmonisierten Rahmens bewirkt eine erhöhte Wirksamkeit des EU-weiten Zertifizierungssystems, wodurch Doppelkosten und Doppelarbeit verringert werden. Weiters erfolgt eine Förderung der Mobilität von Triebfahrzeugführern sowohl zwischen den Unternehmen als auch zwischen den Mitgliedstaaten.

Stand: Ein Richtlinienvorschlag der Kommission wird im 4. Quartal 2022 erwartet.

Österreichische Haltung: Die angestrebte Entlastung der Mitgliedstaaten durch einen optimierten Einsatz der im Bereich der Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen erforderlichen Ressourcen ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

1.1.1.3 Neuer Schwung für die Demokratie in Europa

Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie

Ziele: Die Kommission wird die derzeitige Führerscheinrichtlinie aus 2006 überarbeiten, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und die Freizügigkeit zu erleichtern. Die Initiative wird den neuen Herausforderungen für die Mobilität, insbesondere im digitalen Bereich, Rechnung tragen und zu den Zielen der Union beitragen, die in der Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität von 2020 festgelegt sind.

Stand: Laut Aussage der EK ist in Aussicht genommen, bis zum 4. Quartal 2022 einen Entwurf der Kommission zu beschließen und an die Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Österreichische Haltung: Da über die konkreten Inhalte des Kommissionsentwurfes noch nichts bekannt ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt seitens Österreichs keine Position eingenommen oder eine Stellungnahme abgegeben werden.

Überarbeitung der Richtlinie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (COM(2014) 476)

Ziele: Die geltende CBE-RL soll überarbeitet werden, es liegen allerdings noch keine Informationen vor, welche konkreten Maßnahmen die EK hier vorschlagen wird.

Stand: Seitens EK wurde eine Studie in Auftrag gegeben.

Österreichische Haltung: Da über die konkreten Inhalte des Kommissionsentwurfes noch nichts bekannt ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt seitens Österreichs keine Position eingenommen oder eine Stellungnahme abgegeben werden. Der bislang bekannte Themenbereich der Revision der Richtlinie (EU) 2015/413 (CBE-Richtlinie) liegt im Wesentlichen im Verwaltungsstrafverfahren und der Anerkennung von Strafbescheiden. Eine federführende Zuständigkeit kann daher im Kraftfahrrecht nicht gegeben sein.

1.1.2 Vorrangige anhängige Vorschläge

1.1.2.1 Ein europäischer Grüner Deal

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

Ziele: Rechtssicherheit in der Umsetzung von CORSIA und Klarheit für die betroffenen Luftverkehrsunternehmen schaffen. Die Annahme des Beschlusses sollte daher möglichst rasch geschehen (in Q1/2022), spätestens bis November 2022.

Stand: Für die Pilotphase von CORSIA von 2021 bis 2023 kommt das Jahr 2019 als *baseline* für Kompensationsverpflichtungen zur Anwendung. Aufgrund der massiven Einbrüche in der internationalen Luftfahrt in den Jahren 2020 und 2021 durch die COVID-19 Pandemie weisen alle verfügbaren Daten der ICAO und EUROCONTROL selbst im sogenannten *high recovery scenario* eine Erholung der internationalen Luftfahrt frühestens im Jahr 2023 aus, vermutlich eher erst 2024. Für das Jahr 2021 müssten allerdings betroffene Luftverkehrsunternehmen erstmals Kompensationsverpflichtungen in CORSIA erfüllen, die bis November 2022 berichtet werden müssen. Aufgrund des massiven Rückgangs in der internationalen Luftfahrt wird es keine Kompensationsverpflichtungen geben und demzufolge auch keine eingelöst werden.

Aus rechtlichen Gründen muss daher eine Ausnahme für das Jahr 2021 geschaffen werden, damit von den Luftverkehrsunternehmen eine sog. Null-Kompensation für 2021 gemeldet werden kann und dies von den zuständigen Behörden auch bestätigt werden kann. Dies ist daher im Wesentlichen ein formalrechtlicher Akt. In der Vorstellung des Entwurfes in der RAG Luftfahrt gab es keine umfangreiche Diskussion dazu, da die Notwendigkeit der Maßnahme rechtlich und inhaltlich unbestritten ist.

Ein Beschluss mit einer entsprechenden Ausnahmeregelung für gleich mehrere Jahre wird nicht als notwendig erachtet. Die EK geht davon aus, dass nach 2022 die ETS-Revision in Bezug auf CORSIA (COM 2021/552) abgeschlossen sein sollte, die einen permanenten Mechanismus für die Berechnung und Notifizierung der Kompensationen enthalte.

Österreichische Haltung: Die Notwendigkeit, Rechtssicherheit sowohl für die betroffenen Luftverkehrsunternehmen als auch für die zuständigen Behörden zu schaffen, ist gegeben.

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

Ziele: Der Vorschlag bezweckt die Erhöhung des Anteils erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr durch Verringerung der THG-Intensität der an Bord von Seeschiffen verwendeten Energie bei der Fahrt zwischen EU-Häfen und Aufenthalt in diesen bzw. 50 % der Energie bei Fahrten zwischen EU- und Drittstaatenhäfen. Hinzu kommt eine Verpflichtung zur Nutzung der Landstromversorgung oder einer Nullemissions-Technologie in EU-Häfen.

Stand: Der für Ende 2020 angekündigte Vorschlag wurde am 14.7.2021 im Rahmen des Fit for 55-Pakets vorgelegt. Die RAG Schiffsverkehr prüfte den Vorschlag seit dessen Vorstellung am 1.9.2021 in mehreren Sitzungen. Unter slowenischem Vorsitz wurden vor allem technische Aspekte erörtert. Beim TTE Rat am 9.12.2021 fand auf Grundlage eines Fortschrittsberichts der Präsidentschaft eine Orientierungsaussprache statt.

Österreichische Haltung: Ambitionierte Ziele zur Reduktion der durch den Seeverkehr verursachten THG-Emissionen werden aus umweltpolitischer Sicht begrüßt. Als Binnenland ohne kommerziell betriebene, in den Geltungsbereich fallende Seeschiffe ist Österreich allerdings von den vorgeschlagenen Maßnahmen nur indirekt betroffen. Die Regelung betreffend die Durchsetzung soll daher durch eine Nichtumsetzungsklausel ergänzt werden.

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

Ziele: Der Vorschlag ReFuelEU Aviation enthält erstmals eine Beimischungsverpflichtung für alternative Treibstoffe (fortschrittliche Biokraftstoffe und synthetische Treibstoffe) in der Luftfahrt. Das Mandat beginnt mit 2 % in 2025 und steigt sukzessive auf 63 % in 2050, wobei es ein eigenes Sub-Mandat für synthetische Treibstoffe (lt. aktueller Entwurf 1 % in 2030, 28 % in 2050) geben soll.

Diese Treibstoffe müssen für jeden Flug getankt werden, der von einem EU-Flughafen

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

Stand: Seit 9.9.2021 Diskussion der einzelnen Artikel in der RAG Luftfahrt; intensive Diskussionen im November 2021. Der Vorsitz plante ursprünglich die Annahme einer allgemeinen Ausrichtung im Rahmen des Rates TTE (Verkehr) am 9.12.2021. Beim AstV I am 12.11.2021 sah der Großteil der MS die Möglichkeit einer allgemeinen Ausrichtung aufgrund der bestehenden Differenzen als verfrüht an. Am TTE-Rat wurde daher ein Fortschrittsbericht präsentiert und eine Orientierungsaussprache abgehalten. FR wird dieses Dossier als Priorität im Rahmen seiner Ratspräsidentschaft im 1. HJ 2022 verhandeln und strebt zumindest eine allgemeine Ausrichtung im Juni 2022 an.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt eine höhere Beimischungsverpflichtung vor 2035, insbesondere für synthetische Treibstoffe ab 2030, z. B. 2 % oder 3 % statt 0,7 % wie aktuell vorgesehen. Einige, vor allem osteuropäische, MS sind dagegen bzw. unterstützen ein geringeres Niveau. Die Diskussion dazu ist noch nicht abgeschlossen; als potentieller Kompromiss könnte ermöglicht werden, national unter bestimmten Voraussetzungen insbesondere eine höhere Quote für synthetische Treibstoffe in der Luftfahrt zu erlassen.

Art. 5 beinhaltet eine 90 % Tankverpflichtung für Luftfahrzeuge, die an einem EU-Flughafen tanken. Dies ist als Anti-Tankering Maßnahme gedacht, allerdings ist nach wie vor unklar, wie diese Bestimmungen von den MS gegenüber (nicht-kooperativen) Drittstaaten-Carrier exekutiert werden soll. Es gilt dabei die Erfahrungen aus dem Emissionshandelssystem (ETS) zu berücksichtigen, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrt nicht zu gefährden.

Ebenfalls umstritten ist die Verpflichtung in Art. 11 Abs. 7, Strafzahlungen an den EU-Fonds „InvestEU Green Transition Investment Facility“ zu überweisen, da die genaue Ausgestaltung dieses Fonds noch unklar ist und eine so spezifische Mittelbindung sehr ungewöhnlich ist, weshalb sie von einer Mehrheit der EU-MS abgelehnt wird. Österreich hat hierzu einen Prüfvorbehalt angemeldet, weil Fragen bezüglich erwartetem Aufkommen, Mittelbedarf und EU-Haushaltsrecht offen sind.

Aufgrund der Überschneidungen in einigen Punkten, insbesondere der Revision der Erneuerbaren-Energie-RL (REDIII u. a. hinsichtlich der Definitionen alternativer Treibstoffe,

Kriterien der Stromerzeugung etc.) wird aktuell diskutiert, diesem Dossier mehr Zeit zu geben, um Schnittmengen mit anderen, relevanten Dossiers zu berücksichtigen.

Österreich unterstützt grundsätzlich zügige Verhandlungen zu diesem Vorschlag, allerdings wird der Bedarf gesehen, bestimmte Punkte, die sich mit anderen Dossiers überschneiden, sowie die möglichen Auswirkungen der unterschiedlichsten Vorschläge in ihrer Gesamtheit für die europäische Luftfahrt stärker zu berücksichtigen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus

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

Stand: Ein Vorschlag für eine Revision der EU-EHS-RL wurde als Teil des „Fit for 55“-Pakets im Juli 2021 vorgestellt, die Verhandlungen in der RAG wurden dazu im September 2021 aufgenommen. Aufgrund des Umfangs und Komplexität der Revision der RL ist von einer längeren Verhandlungsdauer auf europäischer Ebene auszugehen, ein Inkrafttreten wäre möglicherweise Ende 2023 möglich.

Österreichische Haltung: Österreich arbeitet am Legislativvorschlag konstruktiv mit und unterstützt in Übereinstimmung mit dem Regierungsprogramm das höhere Ambitionsniveau im EHS. Dies bedeutet für die Luftfahrt eine stufenweise und

wirtschaftliche vertretbare Reduktion bzw. phase-out von Gratiszertifikaten. Darüber hinaus soll die Umsetzung von CORSIA komplementär zum EHS erfolgen. Zu beachten ist dabei, dass es durch die Implementierung von CORSIA in Europa weder zu einer rechtlichen Einschränkung in der Anwendung und Ausgestaltung des EHS kommen darf, noch die Umweltintegrität des EU-EHS unterlaufen werden soll.

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

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 SES2+-Projekt werden erhebliche Vorteile erwartet, denn verglichen mit 2004 könnte mit der Umsetzung des SES2+ ab dem Jahre 2025-2030 die Luftraumkapazität erhöht und die Kosten des ATM idealerweise reduziert, die Sicherheit verbessert und eine CO₂-Reduktion in der Luftfahrt von bis zu 10 % in Europa erreicht werden. Für die Überprüfung der Erfüllung der Leistungsziele soll ein neues Leistungsüberprüfungsgremium geschaffen werden.

Stand: Am 2. Dezember 2019 haben die Verkehrsminister:innen im Rat vereinbart, die Arbeit zu SES 2+ (Single European Sky) wiederaufzunehmen und diese an die heutigen Bedürfnisse anzupassen. Der Verkehrsminister:innenrat hat die Kommission aufgefordert, ausführliche Erklärungen bezüglich der Änderungen des SES 2+, unterstützt durch ein Impact Assessment, zur Verfügung zu stellen.

Auf Basis der Airspace Architecture Study, dem Bericht des Europäischen Rechnungshofs zum SES und der Empfehlungen der Wise Persons Group hat die Kommission einen Vorschlag zur Abänderung der EASA-Grundverordnung (VO (EU) 2018/1139) übermittelt, welcher die Eingliederung eines neuen Leistungsüberprüfungsgremiums (Performance Review Body, PRB) in die EASA enthält.

In Bezug auf diesen Vorschlag hat unter deutscher Ratspräsidentschaft eine große Mehrheit der Mitgliedsstaaten von Anfang an deutlich gemacht, dass sie es vorziehen,

dass das PRB eine rein beratende Funktion behält und nicht innerhalb der Strukturen der EASA etabliert wird. Darüber hinaus wurde auch die von der Kommission im geänderten Neufassungsvorschlag vorgeschlagene Wirtschaftsbescheinigung in eine Reihe von Wirtschaftsanforderungen umgewandelt, die in den Entwurf der geänderten EASA-Grundverordnung aufgenommen wurden.

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

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

Österreichische Haltung: Die wesentlichsten Herausforderungen, wie unter anderem das Verkehrswachstum, die Kapazitätsengpässe, die langsame Integration neuer Technologien sowie der Umgang mit Neubewerbern im System, werden höchstwahrscheinlich, nachdem die Corona Krise überstanden ist, wieder aktuell. Diesbezüglich ist notwendig, sich bereits jetzt mit diesen Themen zu beschäftigen und diese mit entsprechenden Maßnahmen zu bewältigen.

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

Die vorgeschlagene Neuaufstellung des PRB könnte jedoch den Intentionen des SES2+-Vorschlags widersprechen und Ineffizienzen kreieren. Aus Sicht Österreichs sollen die Aufgaben hinsichtlich Leistungsplanung auf nationaler Ebene bleiben und das PRB nur als unabhängiges Beratungsgremium der Kommission fungieren. Was auch immer die Veränderungen sein werden, sie müssen auf einer klaren Begründung beruhen, unter Berücksichtigung von Zielen wie dem europäischen Grünen Deal, und auf soliden methodischen Ansätzen. In keinem Fall kann die Struktur des PRB diskutiert werden, bevor eine Einigung über dessen Rolle im Leistungsschema erzielt wurde.

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 SES2+-Projekt werden erhebliche Vorteile erwartet, denn verglichen mit 2004 könnte mit der Umsetzung des SES2+ ab dem Jahre 2025-2030 die Luftraumkapazität erhöht und die Kosten des ATM idealerweise reduziert, die Sicherheit verbessert und eine CO₂-Reduktion in der Luftfahrt von bis zu 10 % in Europa erreicht werden.

Stand: Am 2. Dezember 2019 haben die Verkehrsminister:innen im Rat vereinbart, die Arbeit zu SES 2+ (Single European Sky) wiederaufzunehmen, und diese an die heutigen Bedürfnisse anzupassen. Der Verkehrsminister:innenrat hat die Kommission aufgefordert, ausführliche Erklärungen bzgl. der Änderungen des SES 2+, unterstützt durch ein Impact Assessment, zur Verfügung zu stellen.

Auf Basis der Airspace Architecture Study, dem Bericht des Europäischen Rechnungshofs zum SES und der Empfehlungen der Wise Persons Group hat die Kommission einen Vorschlag (recast) ausgearbeitet und am 22. September 2020 den Mitgliedsstaaten präsentiert. Dem Vorschlag wurde ein Staff Working Document beigefügt, in dem der aktuelle Kontext, die wichtigsten Herausforderungen, Änderungen des ursprünglichen Vorschlags und die neuen Elemente, die nicht im ursprünglichen Vorschlag enthalten sind, aufgeführt sind. Es werden die Gründe und die unterstützende Analyse für die Änderungen des Vorschlags von 2013 erläutert. Trotz Änderungen und Anpassungen bleiben die Ziele des Vorschlags von 2013 gültig.

Bei den Ratsarbeitsgruppen-Sitzungen vom 13.10.-19.11.2020 unter deutscher Ratspräsidentschaft wurden die einzelnen Kapitel des recast-Vorschlages und die Änderungen der EASA-Grundverordnung mit den Mitgliedstaaten durchbesprochen.

Viele Staaten beanstandeten bei den Ratsarbeitsgruppen-Sitzungen, dass der recast-Vorschlag weit über die Empfehlungen der oben genannten Berichte hinausgeht und massive organisationale Änderungen und Verschiebung von Ermächtigungen auf allen Ebenen (nationale Aufsichtsbehörde, Flugsicherungsorganisation, EU-Agenturen) nach sich zieht.

Der portugiesische Vorsitz hat die Verhandlungen weitergeführt, die in der Festlegung einer Allgemeinen Ausrichtung durch den Rat TTE gemündet haben.

Der slowenische Vorsitz hat einen Schwerpunkt der Arbeiten auf die Verabschiedung eines Kompromisstextes für Kapitel 4 betreffend das Netzwerk Management gelegt. Im politischen Trilog am 22.11.2021 wurden die zentralen politischen Themen diskutiert: Hoheitsrechte der Mitgliedstaaten, Netzwerkmanagement, Einbindung von Interessenträger:innen und Militär. Ein Kompromiss in diesen Punkten sowie in o.a. Kritikpunkten am recast-Vorschlag betreffend organisationale Änderungen und Verschiebung von Ermächtigungen konnte bis dato größtenteils nicht erzielt werden.

Österreichische Haltung: Die wesentlichsten Herausforderungen, wie unter anderem das Verkehrswachstum, die Kapazitätsengpässe, die langsame Integration neuer Technologien sowie der Umgang mit Neubewerbern im System, werden höchstwahrscheinlich, nachdem die Corona Krise überstanden ist, wieder aktuell. Diesbezüglich ist notwendig, sich bereits jetzt mit diesen Themen zu beschäftigen und diese mit entsprechenden Maßnahmen zu bewältigen.

Im Allgemeinen wird Österreich all jene Maßnahmen unterstützen, die das Air Traffic Management System effizienter und widerstandsfähiger machen und zwar in Bezug auf Kapazität, Umweltschutz und Kosteneffizienz. Eine hohe Flugsicherheit muss dabei aber jedenfalls immer gewahrt bleiben. Ebenfalls gewahrt bleiben müssen die Hoheitsrechte der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum sowie über die Organisationsstruktur ihrer nationalen Behörden.

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 Konsument:innen gewährleisten. Die VO ist bereits seit 2005 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“. Ziele sind daher Rechtssicherheit sowie infolge der Pandemiesituation auch höhere Krisenfestigkeit und eine klarere und einfachere Sprache der Regelung, die für alle Konsument:innen verständlich verfasst sein soll und eine einfachere Durchsetzung der Rechte ermöglicht.

Stand: Durch die Corona-Krise wurden die Arbeiten an der grundsätzlichen Revision der Verordnung eingestellt. Zu Beginn der Krise wurde diskutiert, ob Fluglinien den Passagier:innen annullierte Flugtickets auch ohne deren Zustimmung in Form von Gutscheinen erstatten können sollten („Gutscheinlösung“). Eine solche Gutscheinlösung scheiterte am starken Widerstand der EK und einiger MS. 2021 wurden die Arbeiten an der grundsätzlichen Revision der VO 261/04 nicht wiederaufgenommen, da die Auswirkungen der Krise noch nicht absehbar seien.

Der EU-RH veröffentlichte im Juni einen Sonderbericht zu den Fluggastrechten während der COVID-19 Krise. Er betonte, dass es sich dabei nicht um ein Audit spezifisch zur Fluggastrechte-VO handelt, sondern dass das Hauptaugenmerk allgemein auf die Situation der Fluggastrechte während der COVID-19 Krise gelegt wurde. Hervorgehoben wurde vor allem, dass das Recht auf Rückerstattung bei gestrichenen Flügen von vielen Luftfahrtunternehmen ignoriert und den Fluggästen stattdessen Gutscheine gleichsam „aufgezwungen“ wurden. Als besonders schwierig hat sich die Rechtsdurchsetzung erwiesen, wenn Vermittler:innen an der Buchung beteiligt waren. Insgesamt hat sich gezeigt, dass der Rechtsrahmen nicht vollständig und nicht krisenfest ist. Der RH kritisierte auch, dass es keine Insolvenzabsicherung bzw. Absicherung von Gutscheinen gibt.

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

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

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

Österreich sprach sich gegen eine Gutscheinlösung aus, befürwortete jedoch die

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

Vorschlag für Verordnung des Europäischen Parlaments und 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 Slotkoordinator:innen bestimmt, in Österreich wird diese Funktion durch die Schedule Coordination Austria GmbH ausgeübt. Durch eine bereits vor der Krise geplante Evaluierung und etwaige Anpassung der Verordnung soll noch mehr Effizienz sichergestellt werden.

Das Ziel der krisenbedingten Anpassung der Verordnung hingegen war es, Slot Waiver an wettbewerbsbezogene Bedingungen knüpfen zu können und der EK mittels delegierten Rechtsakten die Möglichkeit zu geben, die Slot-Nutzungsrate an die jeweilige Situation anzupassen.

Stand: Für den Sommerflugplan 2021 wurde der bisherige Slot Waiver nicht mehr verlängert, dafür wurden jedoch andere Maßnahmen vorgesehen und die Slot-VO 95/93 durch eine Änderungsverordnung (Nr. 2021/250) entsprechend angepasst. Durch die Anpassung wurde es Fluglinien ermöglicht, bis zu 50 % ihrer Slots pro Flughafen vor dem Start des SFP21 (binnen 8 Tagen nach Inkrafttreten der VO 2021/250) zurückzugeben, ohne dadurch ihre historischen Rechte zu verlieren. Fluglinien mit weniger als 29 Slots an einem bestimmten Flughafen konnten überhaupt sämtliche dortigen Slots zurückgeben, ohne historische Rechte zu verlieren. Die verbleibenden, nicht zurückgegebenen Slots müssen hingegen mindestens zu 50 % genutzt werden, um historische Rechte zu halten (somit 50/50 statt 80/20).

Durch die Anpassung wurde der EK überdies bis 20. Februar 2022 die Möglichkeit gegeben, den Nutzungsgrad innerhalb eines gewissen Spielraums (30–70 %) im Wege eines delegierten Rechtsaktes anzupassen. (Die oben beschriebene Rückgabemöglichkeit war hingegen auf den SFP21 beschränkt.) Für den WFP21/22 wurde der Nutzungsgrad von

50 % fortgeschrieben. Für den SFP22 schlug die EK einen Nutzungsgrad von 70 % vor, von Seiten der Fluglinien und einiger MS wurden 60 % gefordert.

Im Mai 2022 soll zudem eine Studie zu den Auswirkungen von Corona auf FH-Entgelte, Bodenabfertigung und Slots präsentiert werden und in die allfällige, schon vor der Corona-Krise geplante Evaluierung der Verordnung einfließen.

Österreichische Haltung: Österreich nimmt grundsätzlich eine eher vorsichtigeren Position ein. Entwicklungen wie das Auftreten der Omikron-Variante zeigen, dass sich die Dinge nach wie vor schnell verändern können. Zur Nutzungsrate für den SFP22 hat sich Österreich bisher nicht geäußert, für den WFP21/22 trat Österreich für eine eher niedrigere Nutzungsrate und Klarheit hinsichtlich der Anwendung der Force majeure-Klausel ein.

1.1.2.2 Ein Europa für das digitale Zeitalter

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: Das Gericht der EU (EuG) erklärte in einem Urteil vom 13.12.2018 (Rechtssachen T-339/16, T-352/16, T-391/16) die geltende VO (EU) 2016/646 der EK zur Änderung der VO (EG) Nr. 692/2008 in Teilen für nichtig. Diese betreffen die Vorgaben zu den Übereinstimmungsfaktoren für die Schadstoffgrenzwerte bei RDE-Messungen (Conformity Factors, CF); das EuG sah hier kein EK-Mandat gegeben. Die Folge war eine Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Gültigkeit der seit September 2017 erteilten Typgenehmigungen und der früheren Anwendung strengerer Grenzwerte als in den Übergangsbestimmungen vorgesehen. Der VO-Vorschlag sieht vor, die CF in gleicher Höhe wiedereinzuführen und die EK zu ermächtigen, diese nach Stand der Messgerätetechnik jährlich über DRA nach unten anzupassen. Der Rat ersetzte die DRA durch eine Überprüfungs-klausel (oGGV) und zur Durchführung DRA durch DfRA. Das EP bestand – statt jährlicher Anpassung auf wissenschaftlicher Grundlage – auf den CF-Entfall zu einem festen Termin. DE und HU legten am 22.02.2019 und die EK am 23.02.2019 Rechtsmittel gegen das EuG-Urteil ein (Rechtssachen C-177/19P, C-178/19P, C-179/19P). In seinem

Schlussantrag vom 10.06.2021 plädierte der Generalanwalt dafür, diese zurückzuweisen. Das EuGH-Urteil wird bis Anfang 2022 erwartet.

Stand: Die EK legte den VO-Vorschlag am 14.06.2019 vor. Im Rat billigte der AStV am 11.12.2019 ein Verhandlungsmandat. Im EP verzögerte sich die Prüfung (Ende Legislaturperiode/COVID-19); am 17.09.2020 erfolgte die 1. Lesung. Unter DE-VS fanden Triloge am 09.10., 10.11. und 02.12.2020 statt. In technischen Gesprächen zur Vorbereitung eines abschließenden 4. Trilogs unter PT-VS zeigte das EP keine Kompromissbereitschaft zur Frage des Auslaufdatums. Das Dossier wurde dem SI-VS übergeben; in einem Gespräch mit dem EP bestätigten beide Seiten ihre Positionen unverändert. Die weitere Entwicklung wird daher voraussichtlich von dem kommenden EuGH-Urteil abhängen.

Österreichische Haltung: Die strittigsten Punkte sind die Regelung des Auslaufens der CF und die DRA-DfRA-Frage. Österreich präferiert DRA zur Anpassung der CF und unterstützt den unter Heranziehung des 3. CEF-Berichts des JRC entwickelte Kompromissansatz eines Auslaufens der CF auf wissenschaftlicher Grundlage mit der Vorgabe, eine Messunsicherheit unter einem bestimmten Wert nicht zu berücksichtigen; Österreich unterstützte hier zuletzt eine Messunsicherheit von 10 % als Grenzwert für den CF-Entfall und den JRC-Vorschlag für einen NO_x-Übereinstimmungsfaktor von 0,23.

1.2 Weltraum

(federführende Zuständigkeit des BMK)

1.2.1 Neue Initiativen

1.2.1.1 Ein Europa für das digitale Zeitalter

Innovativer und nachhaltiger Weltraum

Aufbau eines weltraumgestützten globalen sicheren Kommunikationssystems der EU
(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 189, 2. Quartal 2022)

Ziele: Der Aufbau eines weltraumgestützten globalen sicheren Kommunikationssystems der EU (auch „secure connectivity“ genannt) zielt darauf ab, flächendeckende, zuverlässige, kostengünstige und ultrasichere (Schutz vor Cyber- und hybriden Bedrohungen) Konnektivität für staatliche und kommerzielle Kommunikation sicherzustellen. Diese soll weiters im Rahmen von kritischen Infrastrukturen, in der Außenpolitik, beim Krisenmanagement, der Telemedizin, bei der Meeres- und Luftraumüberwachung verwendet werden und dies nicht nur in Europa, sondern auch in Afrika und der Arktis zur Verfügung stehen.

Stand: Laut aktuellem Stand wird die EK im Frühjahr 2022 einen Legislativvorschlag vorlegen. Derzeit laufen drei Studien zu „secure connectivity“, wobei die erste im Dezember 2021 und die anderen beiden Mitte 2022 abgeschlossen sein sollen. Zusätzlich sollen auch Vorarbeiten und Studien zu GOVSATCOM (satellitenbasierte Telekommunikation für den öffentlichen Sektor) und der Europäischen Quantenkommunikationsinfrastruktur in den Legislativvorschlag einfließen. Von August bis September 2021 fand zudem eine öffentliche Konsultation zu „secure connectivity“ statt.

Das weltraumgestützte globale sichere Kommunikationssystem wird im EK-Aktionsplan für Synergien zwischen der zivilen, der Verteidigungs- und der Weltraumindustrie als eines der Vorzeigeprojekte genannt. Offen ist, ob der Legislativvorschlag im Rahmen einer Änderung des EU-Weltraumprogramms (EU-Weltraumverordnung) oder als „stand alone“-Rechtsakt vorgelegt wird.

Österreichische Haltung: Österreich steht der neuen Initiative grundsätzlich positiv gegenüber, allerdings muss der Legislativvorschlag abgewartet werden.

EU-Strategie für das Weltraumverkehrsmanagement

(nicht legislativ, 2. Quartal 2022)

Ziele: Die steigende Anzahl an Weltraumaktivitäten und –akteur:innen führt dazu, dass der Weltraumverkehr und damit einhergehenden Kollisionsrisiken steigen und auch der Weltraummüll zunimmt. Mit der EU-Strategie für das Weltraumverkehrsmanagement (STM) soll eine gemeinsame europäische Position festgelegt werden, die in weiterer Folge auch ein einheitliches Auftreten Europas und seiner Mitgliedstaaten auf internationaler Ebene, insbesondere auch bei der Entwicklung und Festlegung von Normen und Regeln, sicherstellt. Dadurch sollen weiters die Interessen und Werte der Union in Bezug auf eine

nachhaltige und sichere Nutzung des Weltraums sowie des Zugangs zum Weltraum gestärkt werden. STM ist ein weiteres Vorzeigeprojekt des EK-Aktionsplans für Synergien zwischen der zivilen, der Verteidigungs- und der Weltraumindustrie.

Stand: Die EK hat bisher zwei Non-Paper (im Oktober 2019 und im März 2021) zu STM vorgelegt, in denen die aktuellen Entwicklungen auf internationaler und europäischer Ebene aufgezeigt sowie die Notwendigkeit eines europäischen STM-Ansatzes betont werden. Im September 2021 wurde eine STM-Konsultationsplattform – Teilnehmer:innen sind Mitgliedstaaten- und Industrievertreter:innen – eingerichtet, die die Arbeiten der EK unterstützen soll. Derzeit laufen zwei STM-Projekte im Rahmen von Horizon 2020 („EUSTM“ und „Spaceways“). Weiters plant die EK gemeinsam mit dem EP Anfang 2022 eine Konferenz zu STM.

Auf Ratsebene fand unter der slowenischen Ratspräsidentschaft eine STM-Konferenz statt bei der u. a. betont wurde, dass die EU-Weltraumlageerfassung (European Space Surveillance and Tracking, EU-SST) eine zentrale Maßnahme im Rahmen von STM ist.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt einen gemeinsamen europäischen STM-Ansatz, damit dieses Thema auf internationaler Ebene nicht nur von Nicht-EU-Staaten (insb. US) besetzt und bestimmt wird. STM wird seit einigen Jahren im Rechtsunterausschuss des UN-Ausschusses für die friedliche Nutzung des Weltraums, der jährlich in Wien tagt, diskutiert.

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

2.1 Umwelt, Klimapolitik, Kreislaufwirtschaft und Energie

2.1.1 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. Die Europäische Kommission wird auch 2022 weiter an diesem Ziel arbeiten.

Der EGD ist die EU-Wachstumsstrategie und spiegelt den systemumspannenden, holistischen Charakter des ökologischen Wandels wider. Seine Initiativen müssen mit dem grünen Gebot „Verursache keine (signifikanten) Schäden“ vereinbar sein. Die Einbeziehung von Nachhaltigkeitsaspekten im Sinne der 2030 Agenda für nachhaltige Entwicklung wird u. a. durch die Integration der 17 nachhaltigen Entwicklungsziele (SDGs) in das Europäische Semester vorangetrieben. Ein weiterer Fokus liegt auf der finanziellen und methodischen Förderung gerechter Veränderungsprozesse hin zu einer fairen, inklusiven und partizipativen Gesellschaft.

2021 legte die Europäische Kommission das „Fit for 55“-Paket vor, das dafür sorgen soll, dass die im Klimagesetz vereinbarten Ziele auf wirtschaftlich nachhaltige und sozial gerechte Weise erreicht werden. Das Paket ist das bisher umfassendste Maßnahmenpaket der EU zur Bekämpfung der negativen Auswirkungen des Klimawandels und deckt alle Bereiche ab – von erneuerbaren Energieträgern über den Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“, Gebäudesanierung sowie Flächennutzung, Energiebesteuerung und

Emissionshandel bis hin zu einem breiten Spektrum anderer Rechtsvorschriften im Bereich Klimaschutz, Energie und Mobilität.

In der Mitteilung der Kommission zum EGD 2019 wurde die weitere Dekarbonisierung des Energiesystems als entscheidender Faktor für die Erreichung der Energie- und Klimaziele in den Jahren 2030 und 2050 beschrieben. Schließlich werden 75 % der Treibhausgasemissionen der EU durch die Erzeugung und den Verbrauch von Energie in allen Wirtschaftszweigen verursacht. Die erhebliche Kostenbelastung durch hohe Energiekosten in Europa wird ebenfalls durch die hohe Abhängigkeit von fossilen Energieträgern getrieben. Es gilt daher, ein Energiesystem zu schaffen, das weitgehend auf erneuerbarer Energie basiert. Die EU strebt darüber hinaus an, die Abhängigkeit von Energieimporten zu optimieren und zu reduzieren.

Als Beitrag für die Schaffung eines nachhaltigen, sauberen, erschwinglichen und sicheren europäischen Energiesystems hat die Kommission daher 2020 eine EU-Strategie zur Förderung der Sektorintegration, eine EU-Wasserstoffstrategie, eine EU-Strategie zur Reduktion von Methanemissionen, eine Strategie zur Nutzung von Europas Potenzial an erneuerbarer Offshore-Energie sowie eine Strategie für eine Renovierungswelle präsentiert. Außerdem wurde seitens der Kommission ein erhöhtes Ziel für die Reduktion der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 im Vergleich zu 1990 vorgeschlagen. Der Europäische Rat hat dieses Ziel in seinen Schlussfolgerungen im Dezember 2020 gebilligt. Ein zweiter Teil des Pakets, u.a. mit Legislativvorschlägen betreffend die Energieeffizienz von Gebäuden, zur Überarbeitung des dritten Energiepakets für Gas mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Gassektors und die Reduktion von Methanemissionen wurde Ende des Jahres 2021 seitens der Kommission präsentiert. Bereits Ende 2020 wurde ein Vorschlag zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur vorgelegt. 2022 sollen die Verhandlungen zu den genannten Vorschriften unter französischem Vorsitz fortgesetzt bzw. begonnen werden.

Außerdem wurde ein CO₂-Ausgleichsmechanismus vorgeschlagen, der ausländische Hersteller:innen und EU-Importeur:innen zur Verringerung ihrer CO₂-Emissionen veranlassen und dabei für gleiche Wettbewerbsbedingungen sorgen soll (CBAM). Soziale Auswirkungen für Haushalte, die in Regionen mit überproportional großer Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen durch die Vorgaben des geplanten Maßnahmenpaketes entstehen könnten, sollen durch einen Klima-Sozialfond ausgeglichen werden.

Für 2022 wird die Europäische Kommission einen Rechtsrahmen für die Zertifizierung des CO₂-Abbaus vorschlagen, um die nachhaltige Entnehmung von CO₂ aus der Atmosphäre zu fördern und ein neues Geschäftsmodell zu schaffen. Um den Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu unterstützen, werden die CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge überprüft und es soll ein Rechtsrahmen für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen geschaffen werden. Außerdem werden die EU-Vorschriften über fluorierte Treibhausgase überprüft, um deren Emission weiter zu verringern und die Einhaltung internationaler Verpflichtungen sicherzustellen.

Die Europäische Kommission wird den Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft weiter umsetzen, sich dabei mit Ökodesign und nachhaltigen Produkten, insbesondere mit jenen Geräten befassen, die auf die Kreislaufwirtschaft ausgerichtet sind, und das Recht der Verbraucher:innen stärken, Produkte zu fairen Preisen reparieren zu lassen. Dadurch kann die Nutzungsdauer von Gütern verlängert werden. Die Hälfte der gesamten Treibhausgasemissionen stammt aus der Rohstoffgewinnung und -verarbeitung. Ohne den Übergang zu einer vollständig kreislauforientierten Wirtschaft lässt sich das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 nicht erreichen. Ziel des Aktionsplans für die Kreislaufwirtschaft ist es, den Konsum-Fußabdruck der EU zu verringern, den Anteil kreislauforientiert verwendeter Materialien in der EU in den kommenden zehn Jahren zu verdoppeln und zugleich das Wirtschaftswachstum anzukurbeln. Mit Maßnahmen, die sich über den gesamten Lebenszyklus von Produkten erstrecken, soll die Wirtschaft auf eine grüne Zukunft vorbereitet werden.

Der Null-Schadstoff-Aktionsplan soll weiter vorangebracht werden. Um die Luftqualität weiter zu verbessern, wird die Europäische Kommission einen Vorschlag für die Überarbeitung der Luftqualitätsrichtlinien vorlegen und dabei insbesondere die Immissionsgrenzwerte an die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation annähern. Es werden Maßnahmen vorschlagen, um die Verwendung von Mikroplastik in Produkten einzuschränken und dessen Freisetzung in die Umwelt zu verringern. Die Europäische Kommission wird sich mit der Nachhaltigkeit biologisch abbaubarer und kompostierbarer Kunststoffe befassen und ermitteln, wo sie für die Umwelt von Nutzen sein könnten. Um die menschliche Gesundheit und die Natur besser zu schützen, werden zudem die Rechtsvorschriften über Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung überarbeiten. Die Europäische Kommission wird sich weiter für eine gezielte Überarbeitung der REACH-Verordnung einsetzen.

2022 wird die Europäische Kommission eng mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um notwendige nationale Strategiepläne zu vereinbaren, mit denen die Ziele der gemeinsamen Agrarpolitik und des EGDs erreicht werden. Außerdem wird sie unter anderem neue Vorschriften für den reduzierten Einsatz von Pestiziden vorschlagen, um das in der EU-Biodiversitätsstrategie und der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ erklärte Ziel einer Verringerung um 50 % zu erreichen.

Im Rahmen des EGDs wurde auch der Investitionsplan für ein zukunftsfähiges Europa (=Investitionsplan für den europäischen Grünen Deal) verankert, welcher die Investitionssäule des EGDs 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. Ziel ist es, öffentliche und private Investitionen zu erleichtern und zu stimulieren, da diese für den Übergang zu einer klimaneutralen, grünen, wettbewerbsfähigen und inklusiven Wirtschaft notwendig sind. Grüne Anleihen werden im Rahmen des Investitionsplans für ein zukunftsfähiges Europa eine immer wichtigere Rolle bei der Finanzierung spielen, die für die Dekarbonisierung unserer Gesellschaft benötigt wird.

2.1.1.1 Vorrangig anhängige Vorschläge

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Beschlusses (EU) 2015/1814 in Bezug auf die Menge der Zertifikate, die bis 2030 in die Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union einzustellen sind
(COM(2021) 571 final 2021/0202 (COD) 14.7.2021)

Mit Beschluss (EU) 2015/1814 wurde eine Marktstabilitätsreserve im Rahmen des EU-Emissionshandels geschaffen, mit der Angebot und Nachfrage durch Abbau des bestehenden Überschusses an EU-weiten Handelszertifikaten (EUAs) in Balance gebracht werden sollen. Im Rahmen der Revision der Richtlinie 2003/87/EG (Emissionshandels-RL) wurde u. a. die Abschöpfungsrate temporär, bis 2023, angehoben und damit die Wirksamkeit der Reserve erhöht. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll nun die Wirksamkeit der Reserve bis 2030 verlängert werden. Das Dossier wird zusammen mit der Revision der Emissionshandels-RL verhandelt.

Österreichische Haltung: Österreich kann den Vorschlag zur Erhöhung der Wirksamkeit der Marktstabilitätsreserve weitgehend unterstützen, wobei ein paar Klarstellungen zur Umsetzung auf technischer Ebene getroffen werden müssen.

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

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

Der Vorschlag für die Schaffung eines Klima- und Sozialfonds ist im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Erweiterung des Emissionshandels auf Gebäude und Straßenverkehr zu sehen; der neue Fonds soll die sozialen Auswirkungen auf vulnerable Haushalte abfedern. Die Mitgliedstaaten sollen 25 % der Versteigerungserlöse aus den neuen Emissionshandelssektoren an das EU Budget abführen, der Fonds wird in dieser Höhe aus Eigenmitteln gespeist. Die Mitgliedstaaten sollen den ihnen zugeteilten Betrag mindestens verdoppeln sowie Klimasozialpläne vorlegen, die darstellen, welche Instrumente eingesetzt werden. Auch direkte Einkommensunterstützung ist möglich.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt das Konzept eines Klima- und Sozialfonds zur Abfederung der sozialen Auswirkungen der Erweiterung des Emissionshandels auf Gebäude und Straßenverkehr. Die vorgeschlagene finanzielle Struktur (Verwendung neuer Eigenmittel für den Fonds, Öffnung des beschlossenen MFR) wird skeptisch gesehen.

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

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

Der Entwurf der Kommission trägt dazu bei, das Risiko von carbon leakage (Verlagerung von CO₂-Emissionen in Drittstaaten) zu verringern und andere Länder anzuspornen, ihre eigene Klimaschutzpolitik nachzuschärfen. Es soll eine schrittweise Einführung eines Grenzausgleichsmechanismus (CBAM, Carbon Border Adjustment Mechanism) erfolgen - zunächst für einige wesentliche Sektoren (Eisen/Stahl, Zement, Aluminium, Düngemittel, Stromimporte), wobei die Grundkonzeption ist, dass CBAM und die Gratiszuteilung von Zertifikaten im Emissionshandel längerfristig nicht gleichzeitig zur Anwendung kommen. Damit soll die Kompatibilität mit WTO-Regeln hergestellt werden. Für die Jahre 2023 – 2025 ist eine Übergangsphase vorgesehen. Das CBAM-System hat keine finanziellen

Implikationen, sondern nur Kontroll- und Berichtsverpflichtungen der „zuständigen Produzent:innen“ aus Drittländern. Ab 2026 soll CBAM schrittweise auf die relevanten Sektoren angewandt werden. Die Gratiszuteilung wird gemäß Emissionshandels-RL-Vorschlag im Zeitraum 2026-2035 sukzessive reduziert und CBAM im korrespondierenden Ausmaß „hochgefahren“.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt im Grundsatz den Vorschlag der Kommission. Ein künftiger CBAM sollte, im Rahmen eines umfassenden Bündels klimapolitischer Maßnahmen, die Transformation der Industrie bzw. des globalen Handels in Richtung Klimaneutralität begünstigen. Die Vereinbarkeit des CBAM mit WTO-Regeln muss gewährleistet sein. Dabei wird es essenziell sein, den CBAM primär auf Klimaschutzüberlegungen zu stützen, nichtdiskriminierend vorzugehen, die Verwendung der Einnahmen für Klimaschutzmaßnahmen (in der EU, aber auch zur Unterstützung z. B. von Entwicklungsländern) vorzusehen und den Mechanismus transparent und im Dialog mit den Partnerländern vorzubereiten. Wesentliches Augenmerk muss auch der Anrechenbarkeit von CO₂-Bepreisungsmechanismen in Drittstaaten gewidmet werden, um dort Kontinuität und Akzeptanz sicherzustellen.

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

Als Beitrag zu den EU-Klimazielen 2030 hat die Kommission am 14.7.2021 einen Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorgestellt, welche die bestehende Richtlinie 2014/94/EU ersetzen soll. Gemäß Kommissionsvorschlag soll es verpflichtende Mindestvorgaben für die Lade- und Betankungsinfrastruktur geben, mit Fokus auf rein emissionsfreie Antriebe. Generell sollen die Kilometer-Abstände auch grenzüberschreitend eingehalten werden. Auch soll die Stromversorgung von ruhenden Schiffen und Flugzeugen sichergestellt werden. Wesentlicher Bestandteil ist auch, die Bezahlung an der Lade- und Betankungsinfrastruktur zu vereinfachen und die Transparenz zu erhöhen. Vorgeschlagen wird ein Erfordernis von Chip- oder NFC-Funktion für Kartenzahlung an Ladestationen ab 50 kW sowie an H₂-Tankstellen. Die Preisinformationen müssen vor dem Lade-/Tankvorgang angezeigt werden. Darüber hinaus sind angemessene, vergleichbare,

transparente und nichtdiskriminierende Preise verpflichtend sowie eine eindeutige Darstellung von Preiskomponenten bei Strom-Ad-hoc-Zahlung vorgesehen.

Österreichische Haltung: Österreich sieht in dem Dossier einen wichtigen Beitrag zu dem im Regierungsprogramm verankerten Ziel der Klimaneutralität 2040. Gemeinsam mit den CO₂-Flottenstandards für Fahrzeuge ist diese VO der zweite wesentliche Baustein, um auch den Infrastrukturhochlauf zu beschleunigen. Für Österreich ist essentiell, dass ambitionierte Zielsetzungen sowohl für leichte Fahrzeuge (Pkw) als auch schwere Fahrzeuge gesetzt werden und diese in der VO getrennt voneinander in zwei Artikeln behandelt werden. Die Voraussetzungen sind sehr unterschiedlich und bedürfen einer separaten Behandlung. Österreich kann sich einen Flexibilisierungsmechanismus für entlegene oder dünn besiedelte Regionen vorstellen, um anderen Mitgliedstaaten an dieser Stelle entgegen zu kommen. Gerade der ambitionierte Ausbau für Lkw-Infrastruktur sollte in der VO beibehalten werden. Hinsichtlich der qualitativen Ziele gilt es, europaweit einheitliche Standards zu schaffen und für Kund:innen bestmöglich für Transparenz und Klarheit zu sorgen. Das gilt sowohl für mehr Preistransparenz als auch für eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Bezahlmethoden, insbesondere bei Schnellladeinfrastruktur am TEN-T Netz.

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

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

Am 30. November 2016 wurde das Paket „Clean Energy For All Europeans“ von der Europäischen Kommission veröffentlicht, das u. a. die Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (2009/28/EG) enthält. Ziel der Richtlinie ist es, einen gemeinsamen Rahmen für die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen festzulegen. Aufbauend auf der Richtlinie 2018/2001/EU erhöht der gegenwärtige Vorschlag das derzeitige europäische Ziel von „mindestens 32 %“ erneuerbarer Energiequellen im Gesamtenergiemix bis 2030 auf mindestens 40 %, was einer Verdoppelung des derzeitigen Anteils erneuerbarer Energien von 19,7 % entspricht. Darüber hinaus wird – im Einklang mit der Vision der Europäischen Kommission für das integrierte Energiesystem der Zukunft

– ein umfassender Rahmen für den Einsatz erneuerbarer Energien in allen Wirtschaftssektoren festgelegt. Dies umfasst unter anderem die Anpassung von Sektorzielen für die Bereiche Wärme- und Kälteerzeugung sowie Transport und die Neueinführung von Sektorzielen für die Bereiche Industrie und Gebäude. Mit diesem Vorschlag sollen die Energiesysteme der EU flexibler und die Integration erneuerbarer Energien in das Netz erleichtert werden. Zudem sind neue Vorschriften zur Stärkung der Nachhaltigkeitskriterien für forstwirtschaftliche Biomasse enthalten. Neben einer verbesserten Interaktion zwischen den energierelevanten Dossiers des Pakets (RED III, EED und EPBD) sieht die Überarbeitung der Richtlinie auch verstärkte Anreize für grenzüberschreitende Projekte und Beteiligungen an Offshore-Windkraftprojekten vor.

Österreichische Haltung: Die Überarbeitung der Erneuerbaren-RL wird grundsätzlich unterstützt und gutgeheißen. Die Zielerhöhung wird ebenfalls positiv zur Kenntnis genommen. Im Sinne der ambitionierten Energie- und Klimaziele auf nationaler, EU- und auch auf globaler Ebene ist es ein wichtiges Anliegen, erneuerbare Energien sowie effektive Nachhaltigkeitsvorschriften bei Biotechnologien weiter zu unterstützen und notwendige Impulse für eine Energiewende hin zu einer nachhaltigen Zukunft für Europa zu geben. Darüber hinaus ist aus der Energiewende und einem stärkeren Engagement auf diesem Sektor mit einem deutlichen Impuls für wirtschaftliche und technologische Entwicklung zu rechnen. Gerade für eine nachhaltige Versorgung der europäischen Wirtschaft wird, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell hohen Belastung durch anhaltend hohe Gaspreise, der Aufbau einer resilienten und umfassenden auf erneuerbaren Energien basierenden Versorgungsinfrastruktur wichtig. Österreich wird sich sowohl auf bilateraler, als auch auf europäischer Ebene weiterhin mit vollem Einsatz für ambitionierte und zukunftsorientierte Regelungen für erneuerbare Energien einsetzen.

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

(COM(2021) 556 final 2021/0197 (COD) 14.7.2021)

Als weiteren Mobilitätsbeitrag zu den EU-Klimazielen 2030 hat die Kommission am 14.7.2021 einen Vorschlag für die Überarbeitung der Verordnung zu den CO₂-Flottenzielen für Hersteller von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) vorgestellt. Gemäß dem Kommissionsvorschlag sollen vor allem die CO₂-Ziele erhöht werden. Das CO₂-Ziel für 2030

für Pkw wird von bisher -37,5 % auf -55 % erhöht, für leichte Nutzfahrzeuge von bisher -31 % auf -50 %. Das neue 2035-Ziel von -100 % für Pkw + LNF bedeutet ein de facto-Verkaufsende für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge in der EU.

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

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

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

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

Österreichische Haltung: Es wird kein Einwand gegen die Aufteilung der gesamteuropäischen Zielbeiträge zur Erreichung des 2030-Ziel von netto -55 % erhoben, da es sich gemäß der Folgenabschätzung der Kommission um eine kosteneffiziente

Aufteilung handelt. Das Ziel für Österreich (-48 %) ist ambitioniert. Österreich bewertet es grundsätzlich positiv, dass Kosteneffizienz als Kriterium mitberücksichtigt wurde, hätte sich aber eine stärkere Gewichtung (gegenüber BIP/Kopf) oder auch weitere Kriterien erhofft. Österreich schlägt als Ausgleich zur vorgeschlagenen sehr weiten Zielbandbreite von -10 bis -50 % vor, Möglichkeiten zusätzlicher Flexibilität zur Berücksichtigung nationaler Gegebenheiten und Ausgangspunkte auszuloten, etwa bei der Entwicklung des Beitrags erneuerbarer Energie.

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

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

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

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt das vorgeschlagene EU-Ziel für 2030 und die methodische Vereinfachung ab 2026. Die Forst- und Landwirtschaft können durch die Reduktion von Emissionen, die Steigerung der Kohlenstoffspeicherung und den Einsatz von Holz und Biomasse zum Ersatz von fossilen Energieträgern und Materialien mit höheren Lebenszyklusemissionen aktiv zum Klimaschutz beitragen.

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757

(COM(2021) 551 final 2021/0211 (COD) 14.7.2021)

Mit Mai 2018 wurde Richtlinie 2003/87/EG (Emissionshandels-RL) in Umsetzung des EU-Reduktionsziels von mindestens –40 % bis 2030 überarbeitet. Der Kommissionsvorschlag sieht eine Erhöhung des Reduktionsziels für den EU-Emissionshandel (EU-EHS) vor, sowie die Einführung eines eigenen Handelssystems für Emissionen aus den Sektoren Gebäude und Verkehr. Dazu soll der Schiffsverkehr in das EU-EHS aufgenommen werden. Gratiszuteilungen für abwanderungsgefährdete Branchen (Carbon Leakage) sollen weiter aufrechterhalten werden, wobei für die Sektoren, für die ein Grenzausgleichsmechanismus eingeführt wird, die Gratiszuteilung schrittweise bis 2035 auslaufen soll. Die bestehenden Fonds, die den Umstieg auf eine klimaneutrale Gesellschaft unterstützen sollen, werden massiv ausgeweitet.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt einen neuen Emissionshandel für alle fossilen Emissionen außerhalb des bisherigen EU-EHS. Österreich unterstützt die weiterführenden Maßnahmen zum Schutz gegen Abwanderung. Dies betrifft insbesondere zielgerichtete Gratiszuteilungen für abwanderungsgefährdete Branchen. Auch die Ausweitung des Innovationsfonds wird unterstützt.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 (Überarbeitung der TEN-E-Verordnung)

(COM(2020) 824 final 2020/0360 (COD) 15.12.2020)

Seitens der Kommission wurde bereits Ende 2020 unter deutschem Vorsitz ein Vorschlag zur Überarbeitung der TEN-E-VO einschließlich Folgenabschätzung vorgelegt. Ziel dieser Überarbeitung ist es, die TEN-E-Verordnung vollständig mit dem EGD und den langfristigen Dekarbonisierungszielen der EU sowie dem Prinzip „Energieeffizienz zuerst“ in Einklang zu bringen und gleichzeitig zu Nachhaltigkeit, Marktintegration, Sektorintegration, 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 Stakeholder:innen 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.

Zu diesem Vorschlag liefen 2021 intensive Verhandlungen während des portugiesischen und slowenischen Ratsvorsitzes. Die Trilogverhandlungen starteten im Oktober und konnten im Dezember mit einem Kompromiss abgeschlossen werden; nun folgen die Schritte zur Finalisierung seitens EP und Rat. Mit dem Inkrafttreten ist voraussichtlich im ersten Halbjahr 2022 zu rechnen.

Österreichische Haltung: Österreich hat sich stets dafür eingesetzt, dass der TEN-E-Rahmen als Wegbereiter und Instrument zur Verwirklichung der EU-Dekarbonisierungsziele 2030 und des Ziels der Klimaneutralität 2050 gemäß dem EGD fungiert. Weiters hat sich Österreich für ein Ende der Finanzierung fossiler Projekte auf EU-Ebene ausgesprochen. Lock in-Effekte und sogenannte „stranded assets“ (verlorene Investitionen) sollen vermieden werden. Auch unterstützt Österreich eine ausschließliche Fokussierung auf Projekte, die im Sinne des EGDs unterstützenswert sind sowie die Förderung von erneuerbaren Energien und innovativen Technologien.

2.1.1.2 Neue Initiativen

Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen
(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 2. Quartal 2022)

In Umsetzung des EGDs und der Europäischen Chemikalienstrategie (2020) hat die Europäische Kommission für Mitte 2022 unter anderem eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen (kurz CLP-Verordnung) vorlegen. Damit soll ein konkreter Schritt hin zu einem „Null-Schadstoff-Ziel“ gesetzt werden.

Österreichische Haltung: Die zukünftige Europäische Chemikalienpolitik soll darauf abzielen, eine effiziente Umsetzung sicherzustellen und unnötige zusätzliche Verwaltungslast zu vermeiden sowie gleichzeitig das hohe Schutzniveau für die Umwelt und die Gesundheit beizubehalten und zu stärken. Dem konkreten Vorschlag der Kommission wird daher mit großem Interesse entgegengesehen. Das BMK informiert als federführendes Ressort im Rahmen der Österreichischen REACH/CLP-Plattform betroffenen Akteur:innen regelmäßig zum Stand der Revision der CLP-Verordnung.

Überarbeitung der Richtlinie über EU-Luftqualitätsvorschriften

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 192 AEUV, 3. Quartal 2022)

Die Luftqualitätsrichtlinien definieren gemeinsame Methoden zur Überwachung, Beurteilung und Information zur Luftqualität in der Europäischen Union und legen konkrete Ziele und Handlungsanweisungen fest, um schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt zu vermeiden, vorzubeugen oder zu verringern. EU-Immissionsgrenzwerte wurden für verschiedene Luftschadstoffe wie zum Beispiel Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub festgelegt. Die bestehenden Grenzwerte sind zum Teil bereits überholt und bedürfen daher einer Revision. Die Weltgesundheitsorganisation hat ihre neuen Richtwerte und Empfehlungen am 22. September 2021 veröffentlicht. Diese sollen als Orientierungshilfe für Handlungskonzepte und Luftqualitätsnormen dienen, insbesondere für neue Grenzwerte für Luftschadstoffe, wie sie auch die Luftqualitätsrichtlinien enthalten.

Im Rahmen des EGDs soll in Hinblick auf die Null-Schadstoff-Ambition neben der Annäherung der EU-Luftqualitätsstandards an die Empfehlungen der WHO auch der Rechtsrahmen im Allgemeinen verbessert und wesentliche Erkenntnisse des Fitness Checks der Luftqualitätsrichtlinien aus dem Jahr 2019 berücksichtigt werden.

Österreichische Haltung: Österreich hat sich bereits im Rahmen der Ratschlussfolgerungen zum Fitness Check der Luftqualitätsrichtlinien deutlich für eine ambitioniertere Grenzwertsetzung bzw. ein stärkeres Ambitionslevel in Zusammenhang mit den EU-Immissionsgrenzwerten ausgesprochen und tritt dafür ein, eine möglichst große Annäherung der EU-Standards an die WHO-Richtwerte zu erzielen. Die Überarbeitung des allgemeinen Rechtsrahmens wird begrüßt, da verstärkte Normen in Zusammenhang mit der Luftgüteüberwachung, Luftgütemodellierung und den Luftqualitätsplänen zu mehr Kohärenz und Rechtsklarheit im Vollzug führen.

Überprüfung der EU-Vorschriften über fluorierte Treibhausgase

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 192 Absatz 1 AEUV, 2. Quartal 2022)

Die im Jahr 2014 erlassene Verordnung über fluorierte Treibhausgase (EU-F-Gase-Verordnung) mit ihren Beschränkungs- bzw. Verbotsregelungen hat sich nach siebenjähriger Geltungsdauer aus Sicht der Vollziehbarkeit in einigen Punkten als verbesserungswürdig erwiesen. Darüber hinaus erfordern die stetig wachsenden negativen Auswirkungen des Klimawandels Regelungen, die in naher Zukunft einen gänzlichen Ausstieg aus dieser Technologie festlegen. Handlungsbedarf ergibt sich auch, da durch das „Kigali-Amendment“ nunmehr auch fluorierte Treibhausgase unter das prozedurale Regime des Montreal-Protokolls über ozonabbauende Stoffe gestellt wurden. Neben einer Neuorientierung einer zukünftigen F-Gase-Verordnung sollte ergänzend dazu auch eine Adaptierung der Richtlinie 2008/99/EG über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt erfolgen.

Österreichische Haltung: Österreich würde eine solche Vorgangsweise jedenfalls begrüßen. Eine konkrete Positionierung kann jedoch erst erfolgen, sobald der Vorschlag der Kommission vorliegt.

Überprüfung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 192 Absatz 1 AEUV, 4. Quartal 2022)

Als Beitrag zu den EU-Klimazielen 2030 wird die Kommission einen Vorschlag für die Überarbeitung der Verordnung zu den CO₂-Flottenzielen für Hersteller von neuen schweren Nutzfahrzeugen vorstellen.

Österreichische Haltung: Österreich sieht in dem Dossier einen wichtigen Beitrag zu dem im Regierungsprogramm verankerten Ziel der Klimaneutralität 2040 und der damit festgehaltenen Aktivität zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs: „Konsequenter Einsatz der Bundesregierung auf EU-Ebene für die seitens der Europäischen Kommission mit dem EGD angestrebte Neuverhandlung der Flotten-Emissionsvorgaben, um ab 2025 den Weg hin zu emissionsfreier Mobilität zu ebnen.“

Vorschlag für strengere Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor / EURO 7/VII

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 2. Quartal 2022)

Mit neuen Emissionsstandards als Nachfolgeregelung zu den Euro 6/VI-Vorschriften sollen die Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen weiter gesenkt werden. Im Fokus stehen dabei die weitere Absenkung der Grenzwerte für bestehende Schadstoffe, die Überprüfung der Aufnahme zusätzlicher Grenzwerte sowie eine Ausweitung der Überprüfung der Schadstoffemissionen durch RDE-Tests im realen Fahrbetrieb.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt die konsequente weitere Absenkung der Grenzwerte für Schadstoffe sowie eine allfällige Ausweitung des Systems auf zusätzliche Schadstoffe sowie die konsequente Weiterentwicklung der Überwachung der Emissionen im realen Fahrbetrieb durch RDE-Tests.

Zertifizierungssystem für den CO₂-Abbau

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 192 Absatz 1 AEUV, 4. Quartal 2022)

Die Kommission wird bis Ende 2022 einen Legislativvorschlag für einen Rechtsrahmen für die Zertifizierung des CO₂-Abbaus vorlegen. Mit den künftigen EU-Verbuchungs- und Zertifizierungsvorschriften werden wissenschaftlich solide Anforderungen in Bezug auf die Qualität der Messung, Überwachungsstandards, Berichtsprotokolle und Überprüfungsinstrumente festgelegt. Dieser Rahmen sollte für Transparenz und Umweltintegrität sorgen und negative Auswirkungen auf die Biodiversität und die Ökosysteme verhindern, insbesondere wenn es um ressourcen- oder energieintensive industrielle Lösungen geht. Er sollte ferner die Vergleichbarkeit und Anerkennung der bereits vor Ort begonnenen Maßnahmen gewährleisten.

Österreichische Haltung: Österreich sieht dem Vorschlag mit großem Interesse entgegen, wobei noch viele Fragen offen sind, z. B. wie dieser Vorschlag mit den Vorschriften der LULUCF-VO zusammenpassen wird.

Initiative für das Recht auf Reparatur

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, 3. Quartal 2022)

Die Kommission hat angekündigt, dass sie im Rahmen des EGDs einen Legislativvorschlag zum Recht auf Reparatur vorlegen will. Laut dem Arbeitsprogramm der Kommission für 2022 wird der Legislativvorschlag für das dritte Quartal 2022 erwartet. Er wird das Recht der Konsument:innen auf Reparatur von Produkten zu fairen Preisen stärken, um die Nutzungsdauer von Waren zu verlängern und die Ziele der Kreislaufwirtschaft zu fördern.

Österreichische Haltung: Diese Maßnahmen werden begrüßt und insbesondere die Stärkung der Konsument:innenrechte im Rahmen der Initiative „Recht auf Reparatur“ wird grundsätzlich unterstützt. Das „Recht auf Reparatur“ sollte weiters auch im Zusammenhang mit der Produktgestaltung, z.B. im Hinblick auf die Reparaturfähigkeit und die Lebensdauer, gesehen werden, um die Produzent:innen zu einer kreislauffähigen Produktgestaltung zu animieren.

Politischer Rahmen für biobasierte, biologisch abbaubare und kompostierbare Kunststoffe

(nicht legislativ, 2. Quartal 2022)

Diese bevorstehende EU-Initiative zielt darauf ab, biobasierte, biologisch abbaubare und kompostierbare Kunststoffe zu fördern, die einen echten Nutzen für die Umwelt bringen. Im Besondern zielt sie darauf ab, zu einem besseren Verständnis der Umweltauswirkungen dieser Kunststoffe über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu kommen sowie zu eruieren, welche Anwendungen am besten geeignet sind, um im Vergleich zu herkömmlichen Kunststoffen echte Umweltvorteile zu erzielen. Dazu soll ein Rahmen für die Beschaffung, Kennzeichnung und Verwendung von biobasierten Kunststoffen und die Verwendung von biologisch abbaubaren und kompostierbaren Kunststoffen geschaffen werden. Die Initiative soll somit zu einer nachhaltigen Kunststoffwirtschaft beitragen.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt die Initiative grundsätzlich, jedoch gibt es noch keine konkrete österreichische Position – zunächst muss ein Entwurf für den politischen Rahmen von der Kommission vorliegen.

2.1.1.3 REFIT-Initiativen

Überarbeitung – Beschränkung der Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2022)

Mit der Überarbeitung werden die Rechtsvorschriften verschärft und vereinfacht, um die Bürger:innen und die Umwelt besser vor gefährlichen Chemikalien zu schützen, unter anderem durch Berücksichtigung des Übergangs zu einem „Eine Substanz, eine Bewertung“-Konzept, durch mehr Transparenz bei der Priorisierung von Maßnahmen für den Umgang mit Chemikalien sowie durch die Förderung von Innovationen für die Entwicklung sicherer und nachhaltiger Alternativen, wie im EGD hervorgehoben. Ziel der Überarbeitung ist es auch, den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Freistellungsverfahren zu verringern.

Österreichische Haltung: Österreich steht der Überarbeitung grundsätzlich positiv gegenüber. Die genaue Ausgestaltung muss allerdings abgewartet werden.

Horizontaler Vorschlag für die Neuzuweisung der technischen und wissenschaftlichen Arbeiten der EU im Bereich Chemikalien an EU-Agenturen

(legislativ, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2022)

Ziel der Initiative ist es, die Zuständigkeiten für die wissenschaftlichen und technischen Arbeiten zu Chemikalien, die derzeit auf verschiedene Akteur:innen (wissenschaftliche Ausschüsse, Berater:innen, Kommissionsdienststellen) verteilt sind, auf die EU-Agenturen zu übertragen, sodass der Grundsatz „Eine Substanz, eine Bewertung“ befolgt wird. Der Vorschlag soll damit den Aufwand für die Interessenträger:innen verringern, da er die wissenschaftliche und technische Arbeit an Chemikalien in den EU-Agenturen zentralisiert. Der Vorschlag soll auch den Aufwand für die EU-Organen (die Kommission und die Agenturen) verringern, da er zur Nutzung des Fachwissens der Agenturen im Bereich der Sicherheitsbewertung von Chemikalien anstelle von „Ad-hoc-Ausschüssen“ und Berater:innen und damit zu Synergien und Effizienzgewinnen führen wird.

Österreichische Haltung: Das grundsätzliche Ansinnen der Kommission, die Bewertung von Chemikalien, die derzeit durch unterschiedliche Agenturen in unterschiedlichen

Verfahren und auf Basis unterschiedlicher Rechtsakte erfolgt, durch bessere Koordinierung effizienter zu machen, ist grundsätzlich zu unterstützen.

Überarbeitung der Verordnung über die Bereitstellung und das Inverkehrbringen von Detergenzien

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 AEUV, 4. Quartal 2022)

Mit der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 648/2004 werden die bei der Bewertung festgestellten Schwachstellen behoben und die rechtlichen Anforderungen an Detergenzien an die jüngsten Entwicklungen und sozioökonomischen Bedürfnisse angepasst. Ein zentrales Thema der Bewertung war, dass die in der Detergenzien-Verordnung verwendeten Konzepte und Definitionen möglicherweise nicht immer mit der Bedeutung übereinstimmen, die sie im Laufe der Zeit und in der Praxis gewonnen haben. Dies führt zu Unklarheiten darüber, ob bestimmte auf dem Markt erhältliche Produkte in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen oder nicht (z. B. mikrobielle Reinigungsmittel).

Österreichische Haltung: Bei der Weiterentwicklung der Detergenzien-Verordnung soll darauf abgezielt werden, eine effiziente Umsetzung zu ermöglichen und unnötige zusätzliche Verwaltungslast zu vermeiden sowie gleichzeitig das hohe Schutzniveau für die Umwelt und die Gesundheit noch zu stärken. Die Klärung des Geltungsbereiches wird grundsätzlich begrüßt. Dem konkreten Vorschlag der Kommission wird mit Interesse entgegengesehen.

Überarbeitung der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte

(kurz: Ökodesign-Richtlinie)

Mit dem im März 2020 vorgestellten neuen EU-Kreislaufwirtschaftsaktionsplan wurde eine Erweiterung der Ökodesign-Richtlinie um energieverbrauchsrelevante Produkte hinaus und somit eine Überarbeitung der Ökodesign-Richtlinie angekündigt. Ein Entwurf zur Überarbeitung der Richtlinie soll im März 2022 präsentiert werden. Laut aktuellem Diskussionsstand soll der Fokus weiterhin auf Endprodukten liegen, mit der Möglichkeit

auf Erweiterung, wenn sinnvoll. Die Ökodesign-Richtlinie soll sich weiterhin auf die wichtigsten Aspekte der Umweltperformance konzentrieren wie Energieeffizienz, Ressourceneffizienz, Verlängerung der Lebensdauer (inkl. Reparierbarkeit) und Rezyklierbarkeit.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt eine Erweiterung der Ökodesign-Richtlinie um energieverbrauchsrelevante Produkte. Der Fokus auf Endprodukte sowie auf Energieeffizienz, Ressourceneffizienz, Verlängerung der Lebensdauer (inkl. Reparierbarkeit) und Rezyklierbarkeit sowie Reduktion bzw. Limitierung gefährlicher Inhaltsstoffe wird begrüßt.

Überarbeitung der Altfahrzeug-Richtlinie und der Richtlinie über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen

(legislativ, einschließlich Folgenabschätzung, Artikel 114 und/oder Artikel 192 AEUV, 4. Quartal 2022)

Mit der Überarbeitung wird ein stärker kreislauforientierter Ansatz gefördert, indem Auslegungsfragen mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer verknüpft werden, Vorschriften über den obligatorischen Recyclinganteil bestimmter Materialien von Bauteilen in Erwägung gezogen und die Recyclingeffizienz verbessert werden. Die Zusammenlegung der beiden Richtlinien zu einem einzigen Instrument, das den gesamten Lebenszyklus des Automobilsektors abdeckt, würde den Wirtschaftsakteur:innen und Behörden im Vergleich zu der derzeitigen Situation, die auf einem fragmentierten Ansatz beruht, Rechtsklarheit verschaffen: Personenkraftwagen fallen unter die Richtlinie 2005/64/EG, wenn sie in Verkehr gebracht werden, Altfahrzeuge hingegen unter die Richtlinie 2000/53/EG. Der Übergang zu Online-Tools und die Nutzung digitaler Lösungen würde dazu beitragen, den vermeidbaren Verwaltungsaufwand zu verringern, insbesondere im Zusammenhang mit den Meldepflichten oder anderen Verfahren, z. B. Fahrzeug- (Ent-) Zulassungs- und Notifizierungssystemen. In diesem Zusammenhang wird die Überarbeitung der Richtlinie darauf abzielen, ihre praktische Durchführbarkeit und Umsetzung zu verbessern und den Verwaltungsaufwand durch eine bessere Nutzung digitaler Lösungen und die Kohärenz mit anderen sektoralen Maßnahmen und Rechtsvorschriften auf der Grundlage eines Lebenszykluskonzepts zu optimieren.

Österreichische Haltung: Österreich sieht eine Revision der Altfahrzeuge-Richtlinie positiv und hierbei insbesondere das Ziel der Europäischen Kommission, die Verwendung

gefährlicher Stoffe in Kraftfahrzeugen zu vermeiden und die Wiederverwendung von Altfahrzeugteilen und -materialien oder deren Recycling zu stärken. Eine österreichische Position ist jedoch erst nach Evaluierung der noch ausstehenden Folgenabschätzung sowie nach einem ersten konkreten Entwurf möglich.

2.1.2 Ein stärkeres Europa in der Welt

2.1.1.2 Neue Initiativen

Neue Strategie für das Handeln im internationalen Energiebereich

(nicht legislativ, 1. Quartal 2022)

In den Schlussfolgerungen zur Klima- und Energiediplomatie vom 25.1.2021 findet sich die Einladung des Rates an die Kommission und den Hohen Vertreter, bis Ende 2021 „a new strategy on international energy engagement“ vorzubereiten. Zu betreffender Strategie wurden die Mitgliedstaaten erstmalig im Rahmen der Sitzung der Strategischen Gruppe für Internationale Energiekooperation am 8.11.2021 konsultiert. Begleitend zu dieser Sitzung wurde ein informelles Hintergrundpapier vorgelegt, dem zufolge die Europäische Kommission und der Europäische Auswärtige Dienst für die nächsten Monate eine Reihe zielgerichteter Konsultationen mit Stakeholder:innen plant und die Annahme der Strategie (erst) für das erste Halbjahr 2022 in Aussicht stellt.

Österreichische Haltung: Österreich hat sich zu betreffendem informellen Hintergrundpapier insbesondere aus nuklearpolitischen Gründen schriftlich und mündlich ablehnend geäußert. Aus österreichischer Sicht handelt es sich bei Nuklearenergie weder um eine nachhaltige, noch um eine saubere Energieform. Diese daher in einem solchen Papier als gesamteuropäische Antwort auf die Herausforderungen des Klimawandels zu deklarieren, ist für Österreich inakzeptabel. Unterstützt wurde dieses Anliegen insbesondere von Luxemburg, aber auch andere Mitgliedstaaten (u. a. Deutschland) teilten die österreichischen Bedenken. Weiters regte Österreich an, sich angesichts der Vielfalt internationaler Formate mit Relevanz für den Energiebereich dem Erfordernis einer effizienten und effektiven Governance für die internationale Energiearbeit zu widmen, wie auch das Thema der einschlägigen strategischen Prioritätensetzung zu diskutieren.

Gemeinsame Mitteilung über die internationale Meerespolitik

(nicht legislativ, 2. Quartal 2022)

In der Gemeinsamen Mitteilung von 2016 über die internationale Meerespolitik hat die EU 50 Maßnahmen festgelegt, um sichere, saubere und nachhaltig bewirtschaftete Ozeane zu erreichen. Meeres- und Küstenökosysteme sollen geschützt und wiederhergestellt werden. Zu diesem Zweck wurde die Verpflichtung eingegangen, mit internationalen und regionalen Organisationen sowie Drittländern zusammenzuarbeiten. 2022 soll die Agenda aus dem Jahr 2016 überarbeitet und in diesem Zusammenhang eine gemeinsame Mitteilung über einen Aktionsplan für die internationale Meerespolitik vorgelegt werden. Mit diesem soll den wichtigsten Bedrohungen, etwa durch Umweltverschmutzung, Auswirkungen des Klimawandels und den Verlust der biologischen Vielfalt, begegnet werden.

Österreichische Haltung: Österreich unterstützt die nachhaltige Nutzung der Meere und die darauf gerichtete internationale Kooperation.

2.2 Weitere umwelt- und klimapolitischrelevante Aktivitäten auf EU Ebene

2.2.1 Umsetzung des Klimaübereinkommens von Paris (globaler Klimaschutz)

Das von der Kommission vorgelegte „Fit for 55“-Paket ist eine unmittelbare Reaktion auf die Vorgaben aus dem Klimaübereinkommen von Paris. Sowohl das 2030-Ziel von netto mindestens -55 % an THG-Emissionen gegenüber 1990 als auch das Ziel der Klimaneutralität der EU bis 2050 sind zentrale Eckpunkte der „Nationally Determined Contribution“ (NDC), welche zuletzt vor rund einem Jahr an die UNFCCC kommuniziert wurde. Die Union strebt eine effektive Umsetzung des Klimaübereinkommens an, wodurch sichergestellt werden soll, dass das Langfristziel einer Eindämmung der globalen Temperaturerhöhung auf deutlich unter 2°C – bzw. möglichst auf 1,5°C – eingehalten wird. Die letzte Klimakonferenz COP26 in Glasgow war dazu ein wesentlicher weiterer Umsetzungsschritt, bei der u. a. Einigungen zu den internationalen Marktmechanismen im Klimaschutz erzielt werden konnten. Zudem werden die Vertragsparteien verpflichtet, in regelmäßigen Abständen ihre Klimaschutzbeiträge (NDC) zu erhöhen.

2.2.2 Naturschutz und Biodiversität

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

Die neuen **globalen Biodiversitäts-Ziele 2030** werden voraussichtlich im April/Mai 2022 von der 15. Konferenz der Vertragsparteien über die biologische Vielfalt beschlossen werden. Eine pandemiebedingt weitere Verschiebung der Konferenz, die ursprünglich bereits im Oktober 2020 stattfinden hätte sollen, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Die österreichischen Beiträge zur Erreichung der EU-Zielsetzungen 2030 für die Biodiversität werden in der **neuen nationalen Biodiversitäts-Strategie 2030** aufgenommen. Diese wird derzeit in der Nationalen Biodiversitäts-Kommission mit allen Akteur:innen und Stakeholder:innen beraten und im ersten HJ 2022 finalisiert. Für Österreich ist die rasche Vorlage aller Leitlinien, Definitionen etc., die für die Umsetzung der EU-Zielsetzungen seitens der Kommission angekündigt und notwendig sind, überaus wichtig. Insbesondere betrifft dies die Vorlage des Legislativvorschlags zu verbindlichen Zielen für die Wiederherstellung geschädigter Ökosysteme oder die Definition zu „strengem Schutz“ im Zusammenhang mit Schutzgebieten. Österreich begrüßt die angekündigte Überarbeitung der EU-Vorschriften für den nachhaltigen Einsatz von Pflanzenschutzmitteln im Hinblick auf die Erreichung des Ziels, die Verwendung und das Risiko von Pestiziden um 50 % zu reduzieren.

Auch wird die Errichtung des neuen Governance-Systems für die Überprüfung der Umsetzung der EU-Biodiversitäts-Strategie 2030 und Messung der Fortschritte in der Zielerreichung begrüßt, wobei dieses neue System nicht zu einer Mehrfachbelastung hinsichtlich der Berichtslegung seitens der Mitgliedsländer führen darf.

2.2.3 Nuklearenergie

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

Die Kommission hat Ende 2021 einen Aktionsplan zu SAMIRA (Strategische Agenda für medizinische Anwendungen mit ionisierender Strahlung) vorgelegt. Es ist davon auszugehen, dass dieses Thema unter französischem Vorsitz weiterbehandelt wird. Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass sich die Europäische Kommission dem Thema sektorenübergreifend widmet. Aus österreichischer Sicht sind Reaktoren, die neben der Herstellung von Radioisotopen für die Medizin auch Entwicklung für zukünftige Leistungsreaktoren oder Brennstoffentwicklung betreiben, nicht zu unterstützen. Auch die Verwendung von EU-Mitteln für Reaktor- oder Brennstoffentwicklung wird abgelehnt. Jedoch ist der Ansatz der Europäischen Kommission zu begrüßen, auch den Bereich der entstehenden Abfälle zu Beginn bereits mit zu berücksichtigen. Unter französischem Vorsitz wird die Teilnahme von Euratom an der Vertragsstaatenkonferenz zum Übereinkommen der geänderten Konvention über den physischen Schutz von Kernanlagen und Kernmaterial sowie an der Überprüfungskonferenz zum gemeinsamen Übereinkommen über die Sicherheit der Behandlung abgebrannter Brennelemente und radioaktiver Abfälle zu behandeln sein.

Österreich lehnt die energetische Nutzung der Kernenergie nach wie vor grundsätzlich ab. Dies trifft gleichermaßen auf neue Konzepte zu, wie die sogenannten Small Modular Reactors (SMR). Österreich spricht sich auch dagegen aus, dass die Kernenergie im Rahmen eines Delegierten Rechtsaktes zur Taxonomie-Verordnung (2020/852) als nachhaltige Energieform bezeichnet oder zur gesamteuropäischen Antwort auf den Klimawandel erklärt wird. Österreich wird auf keinen Fall akzeptieren, dass die Kernkraft als Maßnahme des Klimaschutzes der EU bezeichnet wird und lehnt jegliche direkte oder indirekte Förderung der Kernenergie strikt ab. Für Österreich kommt eine Klassifizierung der Kernenergie als „nachhaltige“ Investition nicht in Frage.

Österreich tritt seit langem für eine Reform des Euratom-Vertrags ein und hat selbst bereits mehrmals Initiativen dazu gestartet. Österreichs Anliegen ist es, einen Prozess zu starten, durch den der Euratom-Vertrag den heutigen Gegebenheiten in der Union angepasst wird. Derzeit läuft der Prozess zur „Zukunft Europas“. Hier ist insbesondere die Zivilgesellschaft gefordert, entsprechende Ideen einzubringen.

Unbeschadet dessen wird sich Österreich weiterhin für die Erhaltung und den Ausbau von höchstmöglichen Sicherheitsstandards einsetzen – sowohl auf europäischer als auch internationaler Ebene.

2.2.4 Überarbeitung der Mitteilung über wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse („IPCEI“)

Eine überarbeitete Mitteilung über die Beihilfenvorschriften für wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse („IPCEI-Mitteilung“) wurde am 25. November 2021 angenommen und trat mit 1. Jänner 2022 in Kraft. Was IPCEI im Bereich Wasserstoff betrifft, so unterstützt Österreich die Schaffung von IPCEIs als Initiativen zur Förderung und Stärkung europäischer industrieller Partnerschaften in diesem Bereich und plant, sich aktiv am IPCEI Wasserstoff zu beteiligen. Der nationale Projektauswahlprozess wurde bereits im Jahr 2021 gestartet. Durch eine Teilnahme an einem IPCEI Wasserstoff können priorisierte Einsatzmöglichkeiten von erneuerbarem Wasserstoff gemäß der österreichischen Wasserstoffstrategie unterstützt und die Dekarbonisierung in Frage kommender Anwendungen (insbesondere Industrie, Flugverkehr, evtl. Schifffahrt und Teile des Schwerverkehrs) ermöglicht werden. Damit in einer pan-europäischen Wasserstoffwertschöpfungskette auch national nachhaltig Wertschöpfung gesichert wird, sollen im Rahmen eines IPCEI Wasserstoff heimische Unternehmen mit Wasserstoff-Know-How (insbesondere Zulieferindustrie) bei Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie beim Aufbau von industriellen Produktionsstandorten für Wasserstofftechnologie in Österreich unterstützt werden. Der nationale Beitrag für die Teilnahme am IPCEI Wasserstoff wird aus den RRF-Mitteln finanziert.

B Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner – Dezember 2022)

Einleitung

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

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

Entwicklung unserer wirtschaftlichen Basis: das europäische Zukunftsmodell

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

Verwirklichung eines klimaneutralen, grünen, fairen und sozialen Europas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wichtige Daten (Stand Jänner 2022)

Erstes Halbjahr 2022: FR EU-Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie

21./22. Jänner 2022	Informeller Rat TTE/Energie
21./22. Februar 2022	Informeller Rat TTE/Verkehr
02. Juni 2022	Rat TTE/Verkehr
27. Juni 2022	Rat TTE/Energie

Rat ENVI/Umwelt

20.-22. Jänner 2022	Informeller Rat ENVI/Umwelt
17. März 2022	Rat ENVI/Umwelt
28. Juni 2022	Rat ENVI/Umwelt

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

16. Februar 2022	Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit
10. Juni 2022	Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit

Zweites Halbjahr 2022: CZ EU-Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie

06. Oktober 2022	Rat TTE/ Verkehr (noch nicht bestätigt)
12. Oktober 2022	Informeller Rat TTE/Energie
21. Oktober 2022	Informeller Rat TTE/Verkehr
25. Oktober 2022	Rat TTE/Energie (noch nicht bestätigt)
05. Dezember 2022	Rat TTE/Verkehr
19. Dezember 2022	Rat TTE/Energie

Rat ENVI/Umwelt

13./14. Juli 2022	Informeller Rat ENVI/Umwelt
24. Oktober 2022	Rat ENVI/Umwelt
20. Dezember 2022	Rat ENVI/Umwelt

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

20. und 22. Juli 2022	Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit
29./30. September 2022	Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit
02. Dezember 2022	Rat COMPET/Wettbewerbsfähigkeit (Raumfahrt)

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at

