

EU-Jahresvorschau des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur für das Jahr 2026

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

Wien, 2026

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2026.

Inhalt

Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission6

Wichtigste Elemente des Arbeitsprogramms der Europäischen Kommission für 2026	6
Nachhaltiger Wohlstand und nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit	6
Eine neue Ära für die europäische Verteidigung und Sicherheit.....	6
Unterstützung der Menschen und Stärkung des europäischen Sozialmodells	7
Unsere Lebensqualität erhalten: Ernährungssicherheit, Wasser und Natur	7
Wahrung von Demokratie und Rechtsstaatlichkeit sowie Schutz unserer Werte.....	7
Europa in der Welt	7
Vorbereitung auf die Union von morgen	8

Jahresvorschau9

1. Neue Initiativen	9
Aktionsplan zum europäischen Weltraumschild (nicht legislativ, 2. Quartal 2026).....	9
2. Jahresplan für Evaluierungen und Eignungsprüfungen	11
Evaluierung der Verordnung über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen (3./4. Quartal 2026)	11
Stand 11	
3. Anhängige Vorschläge	12
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Unionsgeschmacksmuster (kodifizierter Text), COM(2025) 353 final, 2025/0190(COD), 3.7.2025	12
Ziele	12
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG hinsichtlich der Verlängerung des Zeitraums, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in den Genuss von erheblich ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätzen oder einer Befreiung von diesen Gebühren kommen können, COM(2025) 348 final, 2025/0188(COD), 27.6.2025	13
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, COM(2025) 180 final, 2025/0097(COD), 24.4.2025	14
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern	

erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates, COM(2025) 179 final, 2025/0096(COD), 24.4.2025.....	15
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004, (EG) Nr. 1107/2006, (EU) Nr. 1177/2010, (EU) Nr. 181/2011 und (EU) 2021/782 in Bezug auf die Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union, COM(2023) 753 final, 2023/0437(COD), 29.11.2023.....	15
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Fahr- bzw. Fluggastrechte im Zusammenhang mit multimodalen Reisen, COM(2023) 752 final, 2023/0436(COD), 29.11.2023	16
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, COM(2023) 445 final, 2023/0265(COD), 11.7.2023 ..	17
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010, COM(2023) 443 final, 2023/0271(COD), 11.7.2023	18
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, COM(2023) 441 final, 2023/0266(COD), 11.7.2023	20
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, der Richtlinie 1999/37/EG des Rates und der Richtlinie (EU) 2019/520 in Bezug auf die CO2-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern, COM(2023) 189 final, 2023/0134(COD), 4.5.2023	21
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das ergänzende Schutzzertifikat für Pflanzenschutzmittel (Neufassung), COM(2023) 223 final, 2023/0128(COD), 27.4.2023	23
Ziele	23
Stand	23
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das einheitliche ergänzende Zertifikat für Arzneimittel und zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1001, der Verordnung (EG) Nr. 1901/2006 und der Verordnung (EU) Nr. 608/2013, COM(2023) 222 final, 2023/0127(COD), 27.4.2023	23

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das einheitliche ergänzende Schutzzertifikat für Pflanzenschutzmittel, COM(2023) 221 final, 2023/0126(COD), 27.4.2023	24
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, COM(2013) 130 final, 2013/0072(COD), 13.3.2013.....	24
Vorschlag für Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union, COM(2011) 827 final, 2011/0391(COD), 1.12.2011	25
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit von Weltraumtätigkeiten in der Union, COM(2025) 335 final, 2025/0335(COD), 25.6.2025.....	27
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034, zur Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2021/1153, COM(2025) 547 final, 2025/0221(COD), 16.7.2025.....	28
Ziele	28
4. Rücknahmen.....	30
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmens für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten, COM(2023) 702 final, 2023/0396(COD), 7.11.2023	30
Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2025 – Juni 2026)	32
Einleitung.....	32
Wichtige Daten	33
Erstes Halbjahr 2026: Zypriotische Ratspräsidentschaft	33
Zweites Halbjahr 2026: Irische Ratspräsidentschaft.....	33

Legislativ- und Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission

Mit dem Arbeitsprogramm für 2026 verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, Europa souveräner und unabhängiger zu machen.

Es werden die derzeitigen Prioritäten der Kommission bekräftigt, nämlich Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, Übernahme einer Führungsrolle bei sauberen und digitalen Innovationen, Stärkung unseres einzigartigen Sozialmodells und Gewährleistung unserer Sicherheit.

Wichtigste Elemente des Arbeitsprogramms der Europäischen Kommission für 2026

Nachhaltiger Wohlstand und nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit

Die Kommission wird ihre Arbeit zur Stärkung der industriellen Basis Europas und zur Unterstützung der strategischen Industriezweige und Arbeitsplätze in Europa durch einen neuen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie fortsetzen. Sie wird die Resilienz Europas bei der Versorgung mit kritischen Rohstoffen für wichtige Industriezweige, wie saubere Technologien, Automobilindustrie oder Raumfahrt durch die Einrichtung eines Zentrums für kritische Rohstoffe sowie durch den Rechtsakt über die Kreislaufwirtschaft stärken. Darüber hinaus verfolgt die Kommission das Ziel, das Binnenmarktpotenzial bis 2028 umfassend zu erschließen, indem Hindernisse beseitigt, ein europäischer Rechtsakt zur Innovation und ein 28. Regime für innovative Unternehmen eingeführt sowie eine „fünfte Freiheit“ für Wissen und Innovation gefördert werden.

Eine neue Ära für die europäische Verteidigung und Sicherheit

Hauptprioritäten sind die Stärkung der Verteidigungsfähigkeiten der EU und die Verbesserung der Zusammenarbeit mit strategischen Partnern. Die Kommission wird den Schutz der Unionsgrenzen stärken, indem sie sich für die Bekämpfung der organisierten

Kriminalität und die Verbesserung der grenzüberschreitenden Systeme für kritische Kommunikation einsetzt. Weiters wird sie sich auf die praktische Umsetzung des Migrations- und Asylpakets konzentrieren.

Unterstützung der Menschen und Stärkung des europäischen Sozialmodells

Die Kommission hat vor, eine Reihe von Maßnahmen zur Bewältigung der hohen Wohnraumpreise und Lebenshaltungskosten vorzulegen, einen Rechtsakt für hochwertige Arbeitsplätze vorzuschlagen und die Grundursachen der Armut und der Wohnungskrise in Angriff zu nehmen.

Unsere Lebensqualität erhalten: Ernährungssicherheit, Wasser und Natur

Die Kommission wird die Nutztierstrategie vorlegen und die Vorschriften über unlautere Handelspraktiken in der Lebensmittelkette überprüfen, um die europäischen Landwirte zu unterstützen. Durch den Europäischen Plan zur Anpassung an den Klimawandel wird sie Klimaresilienz gewährleisten. Der Rechtsakt für die Meere wird als Richtschnur für die europäische Meerespolitik dienen.

Wahrung von Demokratie und Rechtsstaatlichkeit sowie Schutz unserer Werte

Die Kommission wird dazu beitragen, demokratische Institutionen vor Extremismus und Desinformation zu schützen, den Verbraucherschutz zu verbessern und die Betrugsbekämpfungsmaßnahmen zu überprüfen. Weiters wird sie sich mit Fragen rund um junge Menschen befassen, insbesondere mit dem Thema Kinder und soziale Medien, und neue Strategien für die Gleichstellung der Geschlechter und die Rechte von Menschen mit Behinderungen entwickeln.

Europa in der Welt

Die EU wird die Ukraine weiterhin in Bezug auf ihren finanziellen und militärischen Bedarf und ihre Wiederaufbaubemühungen unterstützen. Ebenso werden die Bemühungen der Ukraine um eine EU-Integration weiter unterstützt. Darüber hinaus wird die humanitäre Hilfe reformiert, um schnellere und wirksamere Reaktionen auf Krisen zu ermöglichen. Die Kommission möchte ebenfalls den Pakt für den Mittelmeerraum umsetzen und eine

Strategie für den Nahen Osten vorlegen, um unter anderem den Wandel in Syrien und im Libanon zu unterstützen.

Vorbereitung auf die Union von morgen

Aus dem vorgeschlagenen Mehrjährigen Finanzrahmen im Umfang von 2 Billionen Euro für den Zeitraum von 2028 bis 2034 werden Wettbewerbsfähigkeit, Dekarbonisierung, Sicherheit, Zusammenhalt und die globale Mission Europas unterstützt.

Jahresvorschau

Innovation, Mobilität und Infrastruktur
(federführende Zuständigkeit des BMIMI)

1. Neue Initiativen

Eine neue Ära für die europäische Verteidigung und Sicherheit

Aktionsplan zum europäischen Weltraumschild (nicht legislativ, 2. Quartal 2026)

Ziele:

Gemäß dem Fahrplan für die Verteidigungsbereitschaft 2030 (European Defence Readiness Roadmap 2030) soll der europäische Weltraumschild (European Space Shield) dazu dienen, die Verteidigungsfähigkeiten der Mitgliedstaaten zu stärken sowie die Resilienz und den Schutz von Weltraumressourcen und -diensten als Reaktion auf ein zunehmend feindliches Bedrohungsumfeld sicherzustellen. Er ist Teil der umfassenderen Bemühungen, bis 2030 Verteidigungsbereitschaft zu erreichen, indem nationale und kommerzielle Weltraumressourcen mit Unterstützung bestehender EU-Weltraumsysteme integriert werden. Die Initiative ist als Ergänzung zu den Dual-Use-Weltraumfähigkeiten der EU konzipiert, die allen Mitgliedstaaten staatliche Dienste in den Bereichen Positionierung, Navigation und Zeitbestimmung über den Galileo Public Regulated Service, georäumliche Aufklärung über den Earth Observation Governmental Service sowie sichere Kommunikation über IRIS² bereitstellen. Auf diese Weise soll die gemeinsame Entwicklung souveräner Fähigkeiten unter den Mitgliedstaaten gefördert werden.

Ziel der Initiative ist es, interoperable nationale Verteidigungsfähigkeiten zu fördern, mit besonderem Schwerpunkt auf durch Galileo unterstützter Ausrüstung, Weltraumlageerfassung (Space Domain Awareness), der Eindämmung von Jamming- und Spoofing-Aktivitäten sowie auf Operationen im Orbit und damit verbundenen Dienstleistungen. Dies sind Bereiche, in denen Europa derzeit anerkannte strategische

Defizite und Abhängigkeiten aufweist. Es soll ein kohärentes europäisches System von Weltraumfähigkeiten aufzubauen und zu sichern, das Verteidigungszwecken dienen kann und sowohl auf EU-Weltraumsystemen als auch auf bestehenden nationalen Kapazitäten aufbaut.

Stand:

Ab 2026 sollen einschlägige Maßnahmen in den Arbeitsprogrammen des Weltraumprogramms, IRIS², Europäischer Verteidigungsfonds und Europäisches Programm für die Verteidigungsindustrie entsprechend koordiniert werden, und die Mitgliedstaaten sollen dabei unterstützt werden, ihre Beschaffungspläne im Rahmen des SAFE-Rahmens anzugleichen. Der formelle Start des europäischen Weltraumschildes ist für das 2. Quartal 2026 vorgesehen.

Österreichische Haltung

Das Ziel, die Resilienz und den Schutz von Weltraumressourcen und -diensten zu gewährleisten, wird unterstützt. Die nähere Ausgestaltung des europäischen Weltraumschildes muss allerdings abgewartet werden. Die verteidigungspolitischen Aspekte obliegen dem BMLV.

2. Jahresplan für Evaluierungen und Eignungsprüfungen

Evaluierung der Verordnung über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen (3./4. Quartal 2026)

Ziele

Gemäß Art. 90 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2018/858 legt die Kommission bis zum 1. September 2026 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bewertungsbericht über die Anwendung dieser Verordnung auf Basis von Berichten der Mitgliedstaaten gemäß Abs. 1 vor. Eine komplette Evaluierung mit Überarbeitung der gesamten Verordnung ist zu erwarten, Ergebnisse der Evaluierung könnten allerdings in die Initiative zur Vereinfachung der Vorschriften im Automobilbereich einfließen.

Stand

Die Kommission arbeitet an einem Berichtsmuster, das den Mitgliedstaaten als Vorlage für diesen Bericht dienen soll.

Österreichische Haltung

Die Ergebnisse der Evaluierung sind abzuwarten. Vorschläge zur Vereinfachung der Vorschriften, ohne das Sicherheits- oder Umweltverträglichkeitsniveau abzusenken, sind zu begrüßen.

3. Anhängige Vorschläge

Ein neuer Plan für nachhaltigen Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in Europa

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Unionsgeschmacksmuster (kodifizierter Text), COM(2025) 353 final, 2025/0190(COD), 3.7.2025

Ziele

Mit der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates wurde parallel zum Schutz von Geschmacksmustern (Designs) auf nationaler Ebene der Mitgliedstaaten (harmonisiert durch Richtlinie 98/71/EG) ein Schutzsystem für Geschmacksmuster auf EU-Ebene geschaffen. Nachdem die Verordnung in der Zwischenzeit mehrfach und erheblich geändert wurde, zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/2822, wurde nun aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit eine kodifizierte Fassung erstellt.

Stand

Der Vorschlag wurde am 3. Juli 2025 von der Kommission vorgelegt und soll mit 1. Juli 2026 in Kraft treten.

Österreichische Haltung

Österreich hat aktiv an der Verordnung (EU) 2024/2822 und der Richtlinie (EU) 2024/2823 mitgearbeitet und ist den Zielen dieser Reformen (Modernisierung des Designsystems, Anpassung an die neuen wirtschaftlichen Gegebenheiten, Schaffung eines einfacheren, effizienteren und erschwinglichen Zugangs für Designer:innen und Unternehmen sowie Harmonisierung der Regelungen auf nationaler und EU-Ebene) stets positiv gegenübergestanden.

Demgemäß wird auch die Kodifizierung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 in der Fassung der Verordnung (EU) 2024/2822 begrüßt und unterstützt.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG hinsichtlich der Verlängerung des Zeitraums, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in den Genuss von erheblich ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätzen oder einer Befreiung von diesen Gebühren kommen können, COM(2025) 348 final, 2025/0188(COD), 27.6.2025

Ziele

Die Richtlinie zielt darauf ab, den Zeitraum zu verlängern, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge von erheblich ermäßigten oder vollständig erlassenen Infrastruktur- oder Benutzungsgebühren profitieren können. Durch diese Ausweitung soll der Anreiz zur Anschaffung und Nutzung solcher Fahrzeuge gestärkt werden, sodass ein wirksamer Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Schwerverkehr erreicht wird.

Stand

Die Richtlinie (EU) 2025/2459 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG hinsichtlich der Verlängerung des Zeitraums, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in den Genuss von erheblich ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätzen oder einer Befreiung von diesen Gebühren kommen können, wurde am 26. November 2025 verabschiedet und ist am 24. Dezember 2025 in Kraft getreten. Damit erhalten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, bis 30. Juni 2031 reduzierte Gebühren oder Befreiungen für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge zu gewähren. Die Umsetzung dieser Vergünstigungen (mehr als 75 %) ist nicht verpflichtend, sondern liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten. Österreich hat festgelegt, dass die bestehende Tarifiermäßigung von 75 % bis 2030 gewährt wird. Die nationale Umsetzung dieser Regelung erfolgte im Rahmen einer Novelle des BStMG (BGBl. I Nr. 83/2025).

Österreichische Haltung

Österreich befürwortet gezielte Anreize zur Anschaffung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, um CO₂-Emissionen zu reduzieren. Für emissionsfreie Fahrzeuge über 3,5 Tonnen bestand bei der Anlastung der Infrastrukturkosten bislang eine unbefristete Tarifiermäßigung von 75 %. Durch die Gewährung der Ermäßigung bis zum 31. Dezember 2030 wird der Transportwirtschaft und dem Logistiksektor mehr Planungssicherheit für den Erwerb und die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge geschaffen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, COM(2025) 180 final, 2025/0097(COD), 24.4.2025

Ziele

Übergeordnetes Ziel des „Roadworthiness Package“ ist es, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, negative Umweltauswirkungen zu reduzieren sowie die Digitalisierung und den Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern. Ziele des konkreten Rechtsvorschlags sind:

- Überarbeitung der Richtlinien über die regelmäßige technische Überwachung (wiederkehrende Begutachtung „Pickerl“) und die technische Unterwegskontrolle.
- Steigende Digitalisierung und Vernetzung mit digitalem Gutachten, km-Stands-Erfassung und Austausch zwischen Mitgliedstaaten
- Neue Messverfahren (Stickoxide NOx und Partikelzahl PN)
- Neue Prüfpositionen für elektronische Sicherheitssysteme und Hochvoltssysteme
- Ausweitung des Anwendungsbereichs der technischen Unterwegskontrollen auf leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1) mit Ausnahme für Mitgliedstaaten mit Prüfhäufigkeit 2-1-1 Jahre
- Optionale Abgasfernmessung.

Stand

Beim Verkehrsminister:innenrat am 4. Dezember 2025 konnte eine Allgemeine Ausrichtung erzielt werden. Die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament wurden noch nicht eröffnet.

Österreichische Haltung

In der Allgemeinen Ausrichtung wurden wichtige Probleme entschärft. Es bestehen allerdings weiterhin Bedenken zu den verpflichtenden NOx-Messungen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates, COM(2025) 179 final, 2025/0096(COD), 24.4.2025

Ziele

Ziel des sog. „Roadworthiness Package“ ist es, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, negative Umweltauswirkungen zu reduzieren sowie die Digitalisierung und den Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern. Dieser Richtlinien-Vorschlag sieht als zentrale Elemente die Einführung digitaler Zulassungsbescheinigungen und die Digitalisierung und Vereinfachung des grenzüberschreitenden Austauschs von in den nationalen Registern gespeicherten Fahrzeugdaten vor.

Stand

Beim Verkehrsminister:innenrat am 4. Dezember 2025 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament wurden noch nicht eröffnet.

Österreichische Haltung

Österreich hat der Allgemeinen Ausrichtung zugestimmt. Im Zuge der künftigen Verhandlungen mit dem EP schlägt Österreich vor, eine Bestimmung in Art. 10a aufzunehmen, die die Einziehung der Kennzeichentafeln im Falle einer erneuten Zulassung regelt.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 261/2004, (EG) Nr. 1107/2006, (EU) Nr. 1177/2010, (EU) Nr. 181/2011 und (EU) 2021/782 in Bezug auf die

Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte in der Union, COM(2023) 753 final, 2023/0437(COD), 29.11.2023

Ziele

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

Stand

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 29. November 2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 5. Dezember 2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt.

Österreichische Haltung

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

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

Ziele

Verbesserte Rechte und bessere Informationen für Reisende:

- Nichtdiskriminierung zwischen Passagieren hinsichtlich der Beförderungsbedingungen und der Bereitstellung von Beförderungsausweisen;
- präzise Mindestinformationen, die den Passagieren in einem barrierefreien Format und rechtzeitig bereitzustellen sind;
- Rechte der Passagiere bei Störungen, insbesondere in Zusammenhang mit einem verpassten Anschluss zwischen verschiedenen Verkehrsträgern;

- möglichst rasche und einfache Rückerstattung des gesamten Ticketpreises bei Annullierungen;
- Nichtdiskriminierung von und Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität;
- Festlegung und Überwachung von Dienstqualitätsnormen;
- Bearbeitung von Beschwerden;
- allgemeine Durchsetzungsvorschriften.

Stand

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 29. November 2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 5. Dezember 2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt.

Österreichische Haltung

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

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, COM(2023) 445 final, 2023/0265(COD), 11.7.2023

Ziele

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

Stand

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 11. Juli 2023 vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 4. Dezember 2025 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt.

Österreichische Haltung

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

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010, COM(2023) 443 final, 2023/0271(COD), 11.7.2023

Ziele

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

Der Vorschlag verfolgt folgende Ziele:

- Überarbeitung des Rechtsrahmens für das Kapazitätsmanagement (Einführung einer Abfolge von drei Planungsinstrumenten für eine marktorientierte Kapazitätsvergabe (Kapazitätsstrategie, Kapazitätsmodell, Kapazitätsangebotsplan); harmonisierte Methoden zur Verwaltung knapper Kapazitäten)

- Einführung harmonisierter Rahmen für 1. grenzüberschreitendes Kapazitätsmanagement, 2. Störungs- und Krisenmanagement, 3. Performance review,
- frühzeitige Integration von Kapazitätseinschränkungen (Infrastrukturarbeiten) in der Planung sowie deren grenzüberschreitende Koordination
- Mechanismen für die Koordinierung und Konsultation der Stakeholder auf EU-Ebene (Gremien für Infrastrukturbetreiber, Regulierungsbehörden, Eisenbahnverkehrsunternehmen)
- Stärkere Anreize zur Verbesserung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnverkehrsdienste (Strafen)
- Digitale Instrumente für ein besseres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement.

Stand

Im vierten Trilog vom 18. November 2025 konnte eine vorläufige Einigung zwischen den Ko-Gesetzgebern erzielt werden. Die Finalisierung des Textes soll im 1. Quartal 2026 erfolgen und die Verordnung voraussichtlich im 2. Quartal 2026 beschlossen werden.

Österreichische Haltung

Österreich unterstützt den Verordnungsvorschlag zur Nutzung von Fahrwegkapazitäten im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum als wichtige Initiative, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu fördern. AT begrüßt die erwarteten Regelungen zu den verbindlichen strategischen Leitlinien, die die Möglichkeit garantieren, einen integrierten Taktfahrplan und Systemtrassen umsetzen zu können und die Einführung überarbeiteter Kapazitätsmanagementprozesse, die entsprechend europäischer Rahmen koordiniert und abgestimmt werden.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, COM(2023) 441 final, 2023/0266(COD), 11.7.2023

Ziele

Ziel des sog. „CountEmissions EU“-Vorschlags ist die Einführung einer standardisierten Methodik zur Berechnung von Treibhausgasemissionen im Transportsektor (Personen- und Güterverkehr). Dies soll durch die Schaffung klarer und vertrauenswürdiger Informationen über die Klimaauswirkungen von Transportdienstleistungen sichergestellt werden. Vor allem sollen Vergleiche zwischen Unternehmen und Verkehrsträgern ermöglicht und die Gefahr von Greenwashing reduziert werden.

Die Verordnung soll dazu beitragen, die Verkehrsemissionen bis 2050 um 90 % zu senken und die Ziele des Übereinkommens von Paris sowie die EU-Klimastrategie zu erfüllen. Transportunternehmen erhalten einheitliche Regeln, um ihre CO₂-Bilanz korrekt auszuweisen. Auch können Kunden und Verlader fundierte Entscheidungen treffen, indem sie die Klimaauswirkungen verschiedener Transportangebote vergleichen. Besonders KMUs profitieren von einem klaren Rahmen, der ihnen den Zugang zu nachhaltigen Märkten erleichtern könnte.

Stand

Der Vorschlag wurde am 8. September 2023 von der Europäischen Kommission vorgelegt. Beim Verkehrsminister:innenrat am 4. Dezember 2024 wurde eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Am 10. April 2024 einigte sich das Europäische Parlament in seiner ersten Lesung im Plenum.

Nachdem das Dossier im 2. Halbjahr 2024 und 1. Halbjahr 2025 ruhte, nahm der dänische Vorsitz im Juli 2025 die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament auf. Mehrere Trilogie und technische Treffen führten letztlich zu einer Einigung.

Österreichische Haltung

Österreich unterstützt den auf Freiwilligkeit ausgerichtete Verordnungsvorschlag, da durch die Offenlegung der Emissionsdaten klimafreundliche Entscheidungen von Unternehmer:innen sowie Verbraucher:innen gefördert werden.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, der Richtlinie 1999/37/EG des Rates und der Richtlinie (EU) 2019/520 in Bezug auf die CO₂-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern, COM(2023) 189 final, 2023/0134(COD), 4.5.2023

Ziele

Der ursprüngliche Richtlinienvorschlag verfolgte das Ziel, Regeln festzulegen, nach denen die Auswirkungen von Anhängern auf die CO₂-Emissionen von Lastkraftwagenkombinationen in die Gebührenregelung einbezogen werden, bei denen die Straßenbenutzungsgebühren abhängig vom CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs differenziert werden. Zudem sollten die bestehenden Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2022/362 hinsichtlich der CO₂-emissionsabhängigen Differenzierung der Infrastruktur- und Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge geändert werden, um der neuen Struktur der Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen.

Der geänderte Vorschlag vom 30. Oktober 2025 bleibt inhaltlich eng am ursprünglichen Ziel, beseitigt jedoch technische und strukturelle Ungenauigkeiten, die seit 2023 durch neue Rechtsakte entstanden sind.

Stand

Die Europäische Kommission legte am 4. Mai 2023 einen ursprünglichen Richtlinienvorschlag vor, der am 1. Oktober 2025 durch einen geänderten Vorschlag ersetzt wurde. Der Vorschlag wird derzeit auf Ebene der Ratsarbeitsgruppe behandelt.

Österreichische Haltung

Die Zielsetzung, Anreize für die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen zu schaffen, hat Österreich schon bei früheren Überarbeitungen der Richtlinie 1999/62/EG grundsätzlich unterstützt. Angesichts der bestehenden Bedenken hinsichtlich der Eignung und Praktikabilität der CO₂-Effizienz von Anhängern wird die Streichung dieses Teils des Vorschlags befürwortet. Zugleich wird eine alleinige Fortführung des Teils zur Vereinfachung der Richtlinie 1999/62/EG unterstützt.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das ergänzende Schutzzertifikat für Arzneimittel (Neufassung), COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD), 27.4.2023

Ziele

Der Verordnungsvorschlag zielt gemeinsam mit drei anderen Verordnungen auf die Einführung eines einheitlichen ergänzenden Schutzzertifikats (Unitary Supplementary Protection Certificate, U-SPC) sowie auf die Einführung eines zentralisierten Anmeldeverfahrens für nationale ergänzende Schutzzertifikate ab. Das einheitliche ergänzende Schutzzertifikat gilt als Ergänzung zum am 1. Juni 2023 in Kraft getretenen europäischen Patent mit einheitlicher Wirkung („Einheitspatent“).

Stand

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wurde am 27. April 2023 im Rahmen des Patentpakets vorgelegt. Uneinigkeiten bestehen noch über die Behörde, die das einheitliche ergänzende Schutzzertifikat erteilen soll, und über die institutionelle Ausgestaltung. Derzeit arbeiten die Juristischen Dienste des Rates und der Kommission gemeinsam an der Frage der Rechtsgrundlage.

Österreichische Haltung

Österreich hat eine positive Grundhaltung zum Vorschlag und erachtet das vorgeschlagene System als sinnvoll. Das einheitliche ergänzende Schutzzertifikat ist die logische und notwendige Ergänzung zum Einheitspatent. Die erwarteten Kosteneinsparungen für die Nutzer:innen durch die Vereinfachung des Systems und die zentralisierte Anmeldung sind begrüßenswert. Österreich unterstützt die Forderung nach einer gebührenden Einbindung des Einheitlichen Patentgerichts in das Rechtsschutzsystem betreffend die einheitlichen ergänzenden Schutzzertifikate und legt Wert auf die avisierte Harmonisierung und Vereinfachung des europäischen SPC-Systems. Dabei muss vor allem darauf geachtet werden, dass nicht weitere Fragmentierungen in ein bereits kompliziertes System eingeführt werden.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über das ergänzende Schutzzertifikat für Pflanzenschutzmittel
(Neufassung), COM(2023) 223 final, 2023/0128(COD), 27.4.2023**

Ziele

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Stand

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Österreichische Haltung

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über das einheitliche ergänzende Zertifikat für Arzneimittel und zur
Änderung der Verordnung (EU) 2017/1001, der Verordnung (EG) Nr.
1901/2006 und der Verordnung (EU) Nr. 608/2013, COM(2023) 222 final,
2023/0127(COD), 27.4.2023**

Ziele

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Stand

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Österreichische Haltung

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das einheitliche ergänzende Schutzzertifikat für Pflanzenschutzmittel, COM(2023) 221 final, 2023/0126(COD), 27.4.2023

Ziele

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Stand

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Österreichische Haltung

Siehe oben COM(2023) 231 final, 2023/0130(COD)

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, COM(2013) 130 final, 2013/0072(COD), 13.3.2013

Ziele

Ziel der Revision der Verordnung ist es, das bestehende Regulativ zeitgemäß und zukunftsfähig zu gestalten, Lücken zu schließen und wesentliche Elemente aus der EuGH-Judikatur in den neuen Rechtstext zu integrieren. Vereinfachung und bessere Übersichtlichkeit, der Ausbau des Konsument:innenschutzes sowie die Schaffung klarer, nachvollziehbarer Definitionen stehen im Mittelpunkt. Die bestehenden Informationspflichten, Ausgleichsleistungen und Durchsetzungsrechte sollen aktualisiert werden, insbesondere im Bereich der Betreuungsleistungen und Informationspflichten der Luftfahrtunternehmen gegenüber den Passagieren. Insgesamt sollen die neuen Bestimmungen die Rechtsanwendung greifbarer und umsetzungsleichter machen.

Stand

Die Revision der Passagierrechte-Verordnung wurde von der Kommission im März 2013 vorgelegt und nach ursprünglich intensiven Verhandlungen ruhte das Dossier zwischenzeitlich. Schließlich wurden die Verhandlungen wiederaufgenommen und mündeten in einer Politischen Einigung beim Verkehrsminister:innenrat am 5. Juni 2025. Die Trilogverhandlungen im 2. Halbjahr 2025 konnten noch nicht zu einem finalen Ergebnis führen, weshalb im ersten Halbjahr 2026 eine Einigung im Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament angestrebt wird.

Österreichische Haltung

Österreich setzt sich für eine ausgewogene Balance zwischen den Interessen der Konsument:innen und den Anliegen der Luftfahrtunternehmen ein. Priorität hat ein hohes Niveau des Konsument:innenschutzes, insbesondere eine kurze erste Verspätungsschwelle für Ausgleichszahlungen. Zudem betont Österreich die Notwendigkeit eines fairen Selbsthilferechts sowie umfassender Betreuungsleistungen. Klare Grenzen zieht Österreich dort, wo eine Verschlechterung bestehender Rechte droht.

Vorschlag für Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union, COM(2011) 827 final, 2011/0391(COD), 1.12.2011

Ziele

Ziel der Revision der Verordnung ist es, das bestehende Regulativ zeitgemäß und zukunftsfähig zu gestalten sowie Lücken zu schließen. Eine Evaluierung fand bereits im Zuge des Airport Fitness Check statt, welcher die Zielsetzung verfolgt, insbesondere aktuelle Entwicklungen wie Marktkonsolidierung, Kapazitätsherausforderungen, Arbeitskräftemangel, verstärkter Wettbewerb durch Drittstaatenanbieter und die Notwendigkeit der Dekarbonisierung in dem Rechtsakt zu berücksichtigen. Weiters soll das Potenzial für Vereinfachungen und Entbürokratisierungen analysiert und etwaige Synergien erkannt und gefördert werden.

Stand

Die Kommission führt derzeit einen Fitness Check der EU-Flughafenrechtsvorschriften (Airport Package) durch, um zu prüfen, ob diese weiterhin zweckmäßig sind und ihre Zielsetzungen erfüllen. Im Rahmen dieses Fitness Checks werden aktuelle Entwicklungen berücksichtigt, wie etwa Marktkonsolidierungen, Kapazitätsengpässe, Arbeitskräftemangel, der zunehmende Wettbewerbsdruck durch Luftfahrtunternehmen und Flughäfen aus Nicht-EU-Staaten sowie der Bedarf an Dekarbonisierung. Zudem wird das Potenzial für Vereinfachungen und eine Verringerung administrativer Belastungen bewertet, insbesondere für den Fall, dass Unstimmigkeiten oder Synergien festgestellt werden.

Es ergingen bereits ein Call for Evidence und eine Public Consultation. Zusätzlich wurde eine Support-Studie in Auftrag gegeben.

Das weitere Vorgehen der Europäischen Kommission bezüglich des Fitness Check im Allgemeinen und der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über die gemeinsamen Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union ist offen. Derzeit gibt es keinen offiziellen Kurs, wie nach der Evaluierung der Rechtsakte weiter vorgegangen werden soll.

Österreichische Haltung

Österreich steht einer möglichen umfassenden Überarbeitung der Rechtsakte kritisch gegenüber, insbesondere da es sich um eine unmittelbar anwendbare Verordnung handelt. Eine detaillierte Einschätzung ist erst nach Vorlage weiterer Informationen und konkreter Vorschläge möglich, wobei auch die Möglichkeiten nationalstaatlicher sowie unionsrechtlicher Gestaltung im bestehenden Rechtsrahmen berücksichtigt werden sollten.

Eine neue Ära für die europäische Verteidigung und Sicherheit

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit von Weltraumtätigkeiten in der Union, COM(2025) 335 final, 2025/0335(COD), 25.6.2025

Ziele

Ziel ist die Schaffung eines Binnenmarkts für weltraumgestützte Daten und Dienste. Ausgenommen sind Aktivitäten in den Bereichen Verteidigung und nationale Sicherheit. Der Vorschlag gilt auch für Anbieter aus Drittstaaten, die entsprechende Dienste in der EU anbieten (z. B. SpaceX/Starlink, Amazon/Kuiper). Im Zentrum stehen Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit, deren Einhaltung im Rahmen von Genehmigungsverfahren geprüft werden soll. Dafür sieht der Entwurf die Einrichtung einer Governance-Struktur vor.

Die drei Säulen im Überblick:

- **Sicherheit:** Maßnahmen zur Verbesserung der Verfolgung von Weltraumobjekten und zur Begrenzung von neuem Weltraummüll, einschließlich Anforderungen für die sichere Entsorgung von Satelliten am Ende ihrer Betriebsdauer;
- **Resilienz:** Verpflichtung für Weltraumbetreiber, während des gesamten Lebenszyklus eines Satelliten gründliche Risikobewertungen durchzuführen und dabei Cybersicherheitsvorschriften und auf den Weltraumsektor zugeschnittene Vorschriften für die Meldung von Vorfällen anzuwenden;
- **Nachhaltigkeit:** Gemeinsame Regeln für die Messung von Umweltauswirkungen von Weltraumaktivitäten.

Stand

Die Europäische Kommission legte den Vorschlag am 25. Juni 2025 vor. Unter DK-Vorsitz erfolgten intensive Beratungen in der Ratsarbeitsgruppe Raumfahrt. Die Ratspräsidentschaft hat am 5. Dezember den ersten Kompromisstext vorgelegt.

Eine erste Diskussion im Europäischen Parlament wird 2026 erwartet; die Abstimmung des Berichts ist für Juni 2026 geplant.

Österreichische Haltung

Österreich unterstützt das Ziel, gemeinsame Standards für Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit im Weltraum zu schaffen. Belastungen für KMU, Start-ups, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sollen minimiert, ein stärkerer Rückgriff auf bestehende und weit verbreitete ESA und internationale Standards forciert, Doppelstrukturen vermieden und klare Zuständigkeiten und ein level playing field geschaffen werden.

Gemeinsam handeln und die Zukunft unserer Union vorbereiten

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034, zur Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2021/1153, COM(2025) 547 final, 2025/0221(COD), 16.7.2025

Ziele

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll das Nachfolgeinstrument der derzeitigen Connecting Europe Facility (CEF 2-Verordnung) für die kommende EU-Finanzperiode 2028-2034 geschaffen werden. Trotz der EU-Haushaltsreform soll die Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034 (CEF 3-Verordnung) weiterhin als eigenständiges, zentral von der Europäischen Kommission verwaltetes EU-Förderprogramm bestehen bleiben.

Die CEF 3-Verordnung soll die Mitgliedstaaten weiterhin bei der Umsetzung von Infrastrukturvorhaben in den sektoralen Bereichen Verkehr (inklusive Military Mobility) sowie Energie finanziell unterstützen, insbesondere durch die Forcierung des Auf- und Ausbaus der transeuropäischen Netze (TEN).

Der Vorschlag für die CEF 3-Verordnung beinhaltet sowohl horizontale Regelungen als auch spezifische Regelungen für den Verkehrs- und den Energiebereich.

Stand

Am TTE-Rat (Energie) am 15. Dezember 2025 wurde eine partielle Allgemeine Ausrichtung zur CEF 3-Verordnung mit überwiegender Mehrheit der Mitgliedstaaten erreicht. Eine Mitteldotierung für die CEF 3-Verordnung erfolgt nach der Annahme des Mehrjährigen EU-Finanzrahmens (MFR) 2028-2034

Österreichische Haltung

Österreich begrüßt, dass die Finanzierung von TEN-Projekten im Verkehrs- und Energiebereich über die CEF 3-Verordnung im Mehrjährigen EU-Finanzrahmen 2028-2034 als eigenständiges, starkes EU-Förderprogramm fortgeführt wird. Im Mittelpunkt steht weiterhin die gemeinsame Umsetzung von Projekten mit grenzüberschreitender Dimension und die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten.

Projekte mit dem höchsten EU-Mehrwert und dem dringendsten Bedarf an EU-Finanzmitteln können von der Kommission weiterhin bevorzugt gefördert werden. Diese zielgerichtete Vorgehensweise hat sich bereits in der Vergangenheit bewährt und trägt wesentlich zur effizienten Umsetzung der transeuropäischen Netze Verkehr (TEN-T) und Energie (TEN-E) bei.

Der erzielte Kompromiss sowohl über das allgemeine Regelwerk als auch die sektorspezifischen Bestimmungen für Verkehr und Energie stellt aus österreichischer Sicht eine ausgewogene Balance dar, die den gemeinsamen Mehrwert stärkt und zentrale Anliegen berücksichtigt.

4. Rücknahmen

Ein neuer Plan für nachhaltigen Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in Europa

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmens für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten, COM(2023) 702 final, 2023/0396(COD), 7.11.2023

Ziele

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

Stand

Am 7. November 2023 wurde der Entwurf der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten als letztes Teilstück des Greening Freight Package veröffentlicht. In den Verkehrsminister:innenräten am 18. Juni 2024 bzw. 5. Dezember 2024 gab es jeweils einen Fortschrittsbericht.

Aufgrund des fehlenden Fortschritts im Gesetzgebungsprozess sieht das Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission 2026 nun die Rücknahme der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG vor.

Österreichische Haltung

Österreich unterstützt die grundsätzliche Zielsetzung der Richtlinie, den Kombinierten Verkehr zu stärken, die inhaltliche Ausgestaltung, die mit dem Kommissionsvorschlag vorliegt, scheint allerdings wenig geeignet zur Erreichung dieser Ziele. Im Rahmen der Verhandlungen konnten zwar Fortschritte erzielt werden, grundsätzliche Bedenken bestehen aber nach wie vor. Besonders kritisch sieht Österreich die im Entwurf der

Europäischen Kommission vorgeschlagene wie auch die in den bisherigen Kompromissvorschlägen enthaltenen Definitionen für Kombinierten Verkehr. Aus österreichischer Sicht ist eine für alle Beteiligten einfach handhabbare und leicht kontrollierbare Definition mit einer eindeutigen Beschränkung der Straßenabschnitte notwendig. Österreich spricht sich zudem gegen die verpflichtende Nutzung von eFTI (Electronic Freight Transport Information) ausschließlich für den Kombinierten Verkehr aus. Des Weiteren sind die vorgesehenen EU-weit geregelten Ausnahmen des Kombinierten Verkehrs von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten für Österreich inakzeptabel.

Angesichts der Bemühungen der Europäischen Kommission, möglichst nahe bei ihrer ursprünglich vorgeschlagenen Definition für Kombinierten Verkehr zu bleiben und dem damit verbundenen Stillstand der Verhandlungen, ist die Rücknahme des Vorschlages für Österreich nachvollziehbar.

Achtzehnmonatsprogramm des Rates (Jänner 2025 – Juni 2026)

Einleitung

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

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

Das Programm des Trios gliedert sich in folgende Themen:

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

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

Wichtige Daten

Erstes Halbjahr 2026: Zypriotische Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr

Datum	Beschreibung
28./29.04.2026	Informeller Rat TTE (Verkehr)
08.06.2026	Rat TTE (Verkehr)

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

Datum	Beschreibung
02./03.02.2026	Informeller Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie)
26./27.02.2026	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie/Forschung)
30./31.03.2026	Informeller Rat WBF (Forschung)
28./29.05.2026	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie/Forschung/Raumfahrt)

Zweites Halbjahr 2026: Irische Ratspräsidentschaft

Rat TTE/Verkehr

Datum	Beschreibung
21./22.09.2026	Informeller Rat TTE (Verkehr)
30.11.2026	Rat TTE (Verkehr)

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

Datum	Beschreibung
09./10.07.2026	Informeller Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie)
20./21.07.2026	Informeller Rat WBF (Forschung)
24./25.09.2026	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie)
03./04.12.2026	Rat WBF (Binnenmarkt/Industrie/Forschung/Raumfahrt)

