

Bericht

des Umweltausschusses

über die Regierungsvorlage (230 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Emissionszertifikatengesetz und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 geändert werden

Die Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr betragen rund 3% der gesamten EU-Treibhausgasemissionen. Zwischen 1990 und 2006 haben sich die Emissionen aus diesem Sektor in den EU-15 mehr als verdoppelt. Hält diese Entwicklung an, besteht das Risiko, dass durch den starken Anstieg der Emissionen des Luftverkehrs Anstrengungen zur Reduktion von Treibhausgasen in anderen Sektoren konterkariert werden. Der internationale Luftverkehr fällt zwar noch nicht unter das Kyoto-Protokoll, daher hat dieses Wachstum bislang keine rechtlichen Auswirkungen, allerdings ist es geboten, den Umweltauswirkungen im Rahmen einer wirksamen, zukunftsorientierten Klimapolitik entgegen zu wirken. Die Richtlinie 2008/101/EG zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (Emissionshandelsrichtlinie) sieht daher die Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft vor. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Richtlinie müssen nun auch in Österreich geschaffen werden. Die Richtlinie ist bis 2. Februar 2010 in österreichisches Recht umzusetzen. Zusätzlich soll auch die Richtlinie 2009/29/EG berücksichtigt werden, die eine Gesamtrevision der Emissionshandelsrichtlinie zum Inhalt hat. Ein Teil der Bestimmungen aus dieser Gesamtrevision ist bereits bis 31. Dezember 2009 umzusetzen.

Ziel:

Ziel der Novelle ist in erster Linie die Umsetzung der Richtlinie 2008/101/EG zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 8/3 vom 13.01.2009, und damit die Schaffung der Grundlagen für die Einbeziehung von Luftverkehrstätigkeiten in den Emissionshandel, um die immer größer werdenden Klimaauswirkungen des Luftverkehrs einzudämmen und sicher zu stellen, dass auch dieser Sektor einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leistet. Weiteres Ziel ist die Umsetzung einzelner Bestimmungen der RL 2009/29/EG, ABl. Nr. L 140/63 vom 5.6.2009, um die notwendigen Vorbereitungen für das ab 2013 geänderte Emissionshandels-System treffen zu können.

Inhalt/Problemlösung:

Die Novelle sieht vor, dass der Geltungsbereich des Emissionszertifikatengesetzes auf bestimmte Luftverkehrstätigkeiten erweitert wird. Bereits ab 2010 müssen Luftfahrzeugbetreiber, die derartige Tätigkeiten durchführen, Emissionsmeldungen abgeben. Die erste einjährige Handelsperiode für den Luftverkehr startet im Jahr 2012, gefolgt von einer zweiten achtjährigen Handelsperiode von 2013 bis 2020. Die Novelle enthält Vorgaben über die Zuteilung der Emissionszertifikate sowie Grundsätze für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung. Zusätzlich wird für den Anlagenbereich zur Vorbereitung der Änderungen im EU-Emissionshandel für die Zeit nach 2013 eine Verpflichtung zur einmaligen Emissionsmeldung für alle Anlagen aufgenommen, die ab 2013 erstmals in den Emissionshandel einbezogen werden.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**– Finanzielle Auswirkungen:**

Durch die Novelle entsteht zusätzlicher Verwaltungsaufwand durch die mögliche Inanspruchnahme einer Verordnungsermächtigung nach § 7a EZG, die Ausstellung von jeweils voraussichtlich 43 Genehmigungs- bzw. Zuteilungsbescheiden sowie die laufende Betreuung von Anfragen seitens der betroffenen Luftfahrzeugbetreiber. Es wird angenommen, dass die für die Umsetzung zuständige Behörde (BMLFUW) die dadurch zusätzlich anfallenden Arbeitszeiten aus den ihr zur Verfügung stehenden Ressourcen abdecken kann. In technischer Hinsicht ist die Unterstützung durch das Umweltbundesamt jedenfalls erforderlich, wobei in der Anfangsphase Kosten in Höhe von 30 000 bis 40 000 Euro pro Jahr zu erwarten sind. Bei anderen Bundesbehörden (BMVIT, Austro Control GmbH) sind nur geringfügige Mehrbelastungen zu erwarten.

Grundsätzlich wird angenommen, dass Meldungen der Luftfahrzeugbetreiber nicht angezweifelt werden müssen. Sollten dennoch Zweifel über die Angaben eines Luftfahrzeugbetreibers nicht ausgeräumt werden können, kann eine unabhängige Prüfeinrichtung mit einer besonderen Überprüfung des betroffenen Luftverkehrsbetreibers beauftragt werden. Wenn die Überprüfung ergibt, dass die Meldung des Betreibers unrichtig war, sind die Kosten der Überprüfung vom Betreiber zu tragen.

Andere Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) sind von den Änderungen des EZG nicht betroffen.

Durch die Umsetzung der Richtlinie werden Versteigerungserlöse erzielt, die die anfallenden Kosten deutlich übersteigen sollten. Eine genaue Abschätzung des Umfangs der Versteigerungserlöse ist noch nicht möglich, da die Menge an Emissionszertifikaten, die der Republik Österreich zur Versteigerung zugeteilt wird, noch ebenso unbekannt ist wie der zukünftige Preis für die Emissionszertifikate. Unter einer auf groben Schätzungen beruhenden Annahme einer der Republik Österreich zugewiesenen Versteigerungsmenge von ca. 400 000 Zertifikaten pro Jahr und einem Zertifikatspreis von 15 bis 30 Euro könnten Erlöse im Umfang von 6 bis 12 Millionen Euro anfallen. Die für die Versteigerungen anfallenden Verwaltungskosten können mit 0,25 bis 0,5% der Einnahmen beziffert werden.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Da die Umsetzung der Richtlinie in allen EU-Mitgliedsstaaten einheitlich erfolgen muss und auch Flüge aus Drittstaaten außerhalb der EU einbezogen werden, ist nicht mit negativen Auswirkungen zu rechnen. Die Verwendung der Versteigerungserlöse für Maßnahmen im Bereich Klimaschutz könnte positive Auswirkungen auf die Beschäftigung haben.

– – Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Luftfahrzeugbetreiber werden die notwendigen Vorkehrungen treffen zu müssen, um die Anforderungen dieses Gesetzes im Hinblick auf Überwachung und Meldung der Emissionen erfüllen zu können. Diese sind vergleichbar mit den Anforderungen, die bereits derzeit für Anlageninhaber gelten.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben führt – im Zusammenwirken mit vergleichbaren Umsetzungsmaßnahmen in den anderen Mitgliedstaaten der EU – voraussichtlich zu einer maßgeblichen Verringerung von Treibhausgasemissionen in Österreich und in der Europäischen Union. Aufgrund der Begrenzung der Gesamtmenge an Emissionszertifikaten für Luftfahrzeugbetreiber auf einen Wert von zunächst 97% und ab 2013 95% der durchschnittlichen jährlichen Emissionen des Sektors im historischen Bezugszeitraum 2004 bis 2006 kann trotz des dynamischen Wachstums des Luftverkehrs von einer gesicherten absoluten Treibhausgasemissionsreduktion ausgegangen werden. Die absolute Auswirkung in Bezug auf Österreich kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Es besteht keine nennenswerte Auswirkung in Bezug auf das Erreichen des Kyoto-Ziels Österreichs, da Emissionen aus internationalem Luftverkehr nicht in das Verpflichtungsregime des Kyoto-Protokolls eingebunden sind. Für Perioden ab 2013 ist die internationale Behandlung des Luftverkehrs in Bezug auf allfällige völkerrechtlich verbindliche Begrenzungen der Emissionen noch offen.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Laut Folgenabschätzung der Europäischen Kommission und Studien aus dem Vereinigten Königreich ist davon auszugehen, dass die Fluglinien die Kosten für Emissionszertifikate weitgehend an die Kunden weitergeben. Es ist daher mit einem maßvollen Anstieg der Flugpreise zu rechnen. lt. Folgenabschätzung der Europäischen Kommission bei Annahme eines relativ hohen Emissionszertifikatspreises von 30 €/je nach Flugdauer zwischen 4 €(Kurzstrecke) und 40 €(interkontinentale Langstrecke).

– **Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehene Regelung dient der Umsetzung der Richtlinie 2008/101/EG und der RL 2009/29/EG.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Die vorgesehenen Regelungen dienen ausschließlich der Umsetzung von EU-Recht und unterliegen daher nicht der Vereinbarung zwischen Bund und Ländern über den Konsultationsmechanismus.

Der Umweltausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 23. Juni 2009 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Gerhard **Steier** die Abgeordneten Ing. Hermann **Schultes** und Johann **Rädler** sowie der Bundesminister Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Dipl.-Ing. Nikolaus **Berlakovich** sowie Ausschussobfraustellvertreterin Abgeordnete Petra **Bayr**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

Ferner beschloss der Umweltausschuss einstimmig folgende Feststellungen:

Der Ausschuss geht davon aus, dass die Versteigerungserlöse gemäß § 17b EZG für Maßnahmen in Österreich und in Drittländern zur Eindämmung des Klimawandels sowie zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels, für Forschung und Entwicklung im Bereich Klimaschutz, einschließlich Luftverkehr, und zur Deckung der Kosten für die Verwaltung des Emissionshandelssystems für den Luftverkehr verwendet werden.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Umweltausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (230 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2009-06-23

Gerhard Steier

Berichterstatter

Petra Bayr

Obfraustellvertreterin