

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Das Unionsrecht ist laufend zahlreichen Änderungen unterworfen. Nach stRsp des EuGH haben die Mitgliedstaaten dabei unbeschadet des Anwendungsvorrangs von Unionsrecht widersprechendes nationales Recht anzupassen. Mit der vorliegenden Novelle werden derartige Widersprüche im Zusammenhang mit dem europäischen Emissionshandelssystem (umgesetzt im EZG 2011) beseitigt; sie betreffen im Wesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 über den vom Emissionshandel erfassten außereuropäischen Flugverkehr.

Die vorliegende Novelle soll gleichzeitig dazu benutzt werden, die im Rahmen eines Pilotverfahrens von der Europäischen Kommission kritisierten Umsetzungsmängel im EZG 2011 zu beheben und kleinere Anpassungen, die sich aus der Verwaltungspraxis ergeben haben, vorzunehmen.

### Besonderer Teil

#### Zu Z 1 (§ 3 Z 11a):

Mit dieser Begriffsbestimmung sollen jene Luftverkehrstätigkeiten erfasst werden, für die aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 auch für die Jahre 2013 bis 2016 alle Verpflichtungen des Emissionshandelssystems für die Jahre 2013 bis 2016 uneingeschränkt gelten. Das sind i.W. die Flüge, die innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums durchgeführt werden. Flüge zwischen EU/EWR-Flughäfen und Gebieten der Union in äußerster Randlage im Sinne des Art. 349 des EU-Vertrags – die französischen überseeischen Departements Guadeloupe, Guayana, Martinique, Réunion, Saint-Martin und (ab 2014) Mayotte, die Kanarischen Inseln (Spanien) sowie die Azoren und Madeira (Portugal) – werden allerdings ausgenommen, nicht aber Flüge innerhalb eines Gebiets in äußerster Randlage. Da Kroatien erst ab 2014 EWR-Mitglied wird, sind Flüge innerhalb Kroatiens erst ab 2014 erfasst, Flüge zwischen Kroatien und anderen EU/EWR-Flughäfen sind aber bereits 2013 erfasst.

#### Zu Z 2 (§ 10 Abs. 5a):

Die Verordnung (EU) 421/2014 sieht Erleichterungen bei den Überwachungs- und Berichtspflichten für Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Gesamtemissionen unter 25.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr vor. Der Schwellenwert bezieht nicht nur auf innereuropäische Luftverkehrstätigkeiten, sondern auf alle Flüge gemäß Anhang 2. Wenn solche Luftfahrzeugbetreiber/innen für ihre Emissionsmeldung die Daten der Eurocontrol-Unterstützungseinrichtung für das Emissionshandelssystem der Union verwenden (<http://www.eurocontrol.int/articles/ets-support-facility>), ist eine Verifizierung durch eine unabhängige Prüfeinrichtung nicht mehr erforderlich. Diese Änderung ist zeitlich nicht begrenzt.

#### Zu Z 3 (§ 14):

Mit dieser Ergänzung wird klargestellt, dass die in § 25 Abs. 3 Z 4 genannten unabhängigen Prüfeinrichtungen einer Akkreditierung bedürfen.

#### Zu Z 4 (§ 24):

Der letzte Satz in § 24 Abs. 5 sieht bislang vor, dass eine bescheidmäßige Anpassung der Zuteilung jeweils in jenem Kalenderjahr vorzunehmen ist, das auf eines der Ereignisse folgt, die in den Z 1 bis 5 angeführt sind. In der Vollzugspraxis hat sich gezeigt, dass der Begriff des „Ereignisses“ zwar auf die anlagenspezifischen Änderungen in Z 1 bis 3 eindeutig anwendbar ist, im Falle der Z 4 (Änderungen des „Carbon Leakage“-Verzeichnisses) jedoch unklar ist. Da die Jahre, für die das Verzeichnis gültig ist, in dem zugrundeliegenden unionsrechtlichen Beschluss und in der innerstaatlichen Verordnung gemäß § 23 (ZuRV) jeweils explizit festgelegt werden, soll nunmehr auf diese Gültigkeit abgestellt werden. Z 5 hat bislang keine Anwendung gefunden und wird voraussichtlich auch weiterhin nicht zur Anwendung kommen, jedoch wäre ähnlich wie bei Z 4 im Falle einer Anwendung das Kalenderjahr, ab dem eine solche Änderung gültig wäre, im zugrundeliegenden Rechtsakt eindeutig festzusetzen.

#### Zu Z 5 (§ 26):

In der Verwaltungspraxis hat sich gezeigt, dass die Frist von vier Wochen kaum einzuhalten ist, da die Rückgabe der Emissionszertifikate technisch erst dann möglich wird, wenn die Europäische Kommission die notwendigen Vorkehrungen im Unionsregister getroffen hat. Dabei kommt es in der Praxis regelmäßig zu Verzögerungen, daher soll die Frist für die Rückgabe von vier auf acht Wochen ausgedehnt werden.

**Zu Z 6 (§ 28):**

Im Rahmen eines Pilotverfahrens wurden von der Europäischen Kommission Mängel bei der Umsetzung der Richtlinie 2003/87/EG konstatiert, darunter das Fehlen einer über 2020 hinaus reichenden Regelung über die Dauer der Handelsperioden für den Bereich des Luftverkehrs. Die in § 20 bereits enthaltene Formulierung für Anlagen wird daher an dieser Stelle auch für den Luftverkehr eingeführt.

**Zu Z 7 und 8 (§ 53):**

In der unter Z 5 erwähnten Pilot-Anfrage wurde von der Europäischen Kommission kritisiert, dass Österreich die Bestimmungen von Artikel 16 Absätze 6 und 11 der Richtlinie 2003/87/EG im Zusammenhang mit dem Verfahren zur möglichen Verhängung von Betriebsuntersagungen auf EU-Ebene nicht ausreichend umgesetzt hat. Die Ergänzung in Absatz 5 übernimmt die Vorgaben von Artikel 16 Absatz 6 der Richtlinie. Der neue Absatz 6 stellt in Umsetzung von Artikel 16 Absatz 11 der Richtlinie klar, dass im Falle einer von der Europäischen Kommission verhängten Betriebsuntersagung entsprechende Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen sind. Genannt werden verschiedene Maßnahmen, die in einem solchen Fall von der Austro Control GmbH bzw. BMVIT gesetzt werden können.

**Zu Z 9 (§ 53b):**

Mit diesem neu eingefügten Paragraphen wird das EZG 2011 an die wesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EU) 421/2014 angepasst:

- Überwachungs-, Melde- und Abgabeverpflichteten gelten in den Jahren 2013 bis 2016 nur für Emissionen aus innereuropäischen Luftverkehrstätigkeiten (s. dazu die neue Begriffsbestimmung in § 3 Z 11a). Diese Emissionen gelten als geprüfte Gesamtemissionen.
- Die Frist für die Einreichung der geprüften Emissionsmeldung für 2013 wird um ein Jahr auf 31.3.2015 verschoben, die Frist für die Abgabe der Zertifikate zur Abdeckung der geprüften Emissionen des Jahres 2013 wird auf 30.4.2015 verschoben.
- Für die Jahre 2013 bis 2016 wird nur jener Anteil der Emissionszertifikate auf die Konten im Unionsregister gebucht, der den in den Zuteilungsanträgen ausgewiesenen Tonnenkilometern aus innereuropäischen Luftverkehrstätigkeiten entspricht.

**Zu Z 10 (§ 56):**

Die Absätze 5 und 6 regeln die Zuständigkeit für den Vollzug im Zusammenhang mit den neu eingeführten Regelungen in § 53.

**Zu Z 11 (Anhang 2):**

Mit der Verordnung (EU) 421/2014 wird für den Zeitraum 2013 bis 2020 im Sinne der Verwaltungsvereinfachung eine zusätzliche Ausnahme eingeführt: Flüge nicht-gewerblicher Luftfahrzeugbetreiber/innen mit weniger als 1.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr werden aus dem EU-Emissionshandel ausgenommen. Der Schwellenwert bezieht nicht nur auf innereuropäische Luftverkehrstätigkeiten, sondern auf alle Flüge, die unter Anhang 2 fallen.