

## Vorblatt

### Ziel(e)

- Rechtssicherheit für Luftfahrzeugbetreiber/innen
- Schaffung klarerer Durchsetzungsregelungen gegenüber Luftfahrzeugbetreiber/innen in Nichteinhaltung

### Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einschränkung der Emissionshandelsbestimmungen auf innereuropäische Flüge
- Ausnahmen für Kleinemittenten und Verwaltungsvereinfachung für kleinere Luftfahrzeugbetreiber/innen
- Bestimmungen zur Durchsetzung von EU-weiten Betriebsuntersagungen

### Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Nettofinanzierung Bund</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>0</b>

### Auswirkungen auf Unternehmen:

Für die weiterhin unter den Emissionshandel fallenden Luftfahrzeugbetreiber/innen verringert sich aufgrund der Ausnahmen der Zukaufsbedarf an Emissionszertifikaten.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs.1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

### Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf sieht ausschließlich Maßnahmen vor, zu denen der Bund aufgrund zwingender Vorschriften des Unionsrechts verpflichtet ist.

### Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

## **Wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

### **Novelle des EZG 2011 – Ausnahmen für Luftfahrzeugbetreiber**

Einbringende Stelle: BMLFUW  
Laufendes Finanzjahr: 2014  
Inkrafttreten/ 2014  
Wirksamwerden:

#### **Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag**

Das Vorhaben hat keinen direkten Beitrag zu einem Wirkungsziel.

### **Problemanalyse**

#### **Problemdefinition**

Am 16. April 2014 ist die Verordnung (EU) Nr. 421/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft zur Umsetzung bis 2020 eines internationalen Übereinkommens über die Anwendung eines einheitlichen globalen marktbasierten Mechanismus auf Emissionen des internationalen Luftverkehrs in Kraft getreten. Die Verordnung soll ähnlich wie bereits der Stop-the-clock-Beschluss 377/2013/EU des Vorjahres dazu beitragen, Fortschritte bei der Verhandlung eines internationalen Abkommens zur Verringerung der Flugverkehrsemissionen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu erleichtern. Sie soll den betroffenen Luftfahrzeugbetreiber/innen zudem für einen längeren Zeitraum rechtliche Klarheit bieten. Kern der Verordnung ist die Einschränkung der Emissionshandelsverpflichtungen auf innereuropäische Flüge für den Zeitraum von 2013 bis 2016. Zusätzlich werden durch die Verordnung im Sinne der Verwaltungsvereinfachung nicht-gewerbliche kleinere Betreiber aus dem Geltungsbereich der Richtlinie bis 2020 ausgenommen.

Die Verordnung ist unmittelbar anwendbar. Aufgrund der Judikatur des EuGH ist dennoch davon auszugehen, dass eine Rechtsbereinigungspflicht besteht und das innerstaatliche Recht an das Unionsrecht angepasst werden muss. Umsetzungsspielraum besteht nicht.

Von den Bestimmungen der Verordnung sind 30 Luftfahrzeugbetreiber/innen betroffen, 14 Betreiber/innen mit weniger als 1.000 t Emissionen pro Jahr, die für nur rund 0,1% der Emissionen aller Österreich zugeordneter Betreiber/innen verantwortlich sind, unterliegen aufgrund der Verordnung ab 2013 nicht bzw. nicht mehr Emissionshandel.

Die Novelle soll auch zum Anlass genommen werden, um Mängel in der österreichischen Umsetzung der Emissionshandels-Richtlinie zu beheben, die von der Europäischen Kommission im Rahmen einer Pilot-Anfrage beanstandet wurden.

#### **Nullszenario und allfällige Alternativen**

Wenn die Maßnahme nicht gesetzt wird, bleibt ein Widerspruch zwischen dem Unionsrecht und dem innerstaatlichen Recht bestehen. Nach Judikatur des EuGH besteht eine Rechtsbereinigungspflicht.

### **Interne Evaluierung**

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2018

Evaluierungsunterlagen und -methode: Bis Herbst 2016 soll im Rahmen der ICAO ein internationales Abkommen über Flugverkehrsemissionen erzielt werden. Die Europäische Kommission muss laut Verordnung 421/2014 im Anschluss daran einen Bericht samt Vorschlägen über die Anwendung des Emissionshandels für die Jahre 2017 bis 2020 vorlegen. In diesem Zusammenhang werden auch Beiträge der einzelnen Mitgliedstaaten gefordert sein, insbesondere zur Frage, ob die aufgrund der Verordnung geänderten Bestimmungen erfolgreich durchgesetzt werden konnten.

Zusätzliche organisatorische Maßnahmen sind nicht erforderlich, da alle relevanten Daten über die Emissionshandelsregisterstelle zur Verfügung stehen.

## Ziele

### **Ziel 1: Rechtssicherheit für Luftfahrzeugbetreiber**

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Widerspruch zwischen innerstaatlichem Recht und Unionsrecht	Übereinstimmung von innerstaatlichem Recht und Unionsrecht

### **Ziel 2: Schaffung klarerer Durchsetzungsregelungen gegenüber Luftfahrzeugbetreibern in Nichteinhaltung**

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Im Fall der Verhängung einer EU-weiten Betriebsuntersagung durch die Europäische Kommission gemäß Emissionshandels-Richtlinie gibt es derzeit keine klaren Regelungen im innerstaatlichen Recht.	Es gibt klare Bestimmungen für die Durchsetzung von EU-weiten Betriebsuntersagungen im EZG 2011.

## Maßnahmen

### **Maßnahme 1: Einschränkung der Emissionshandelsbestimmungen auf innereuropäische Flüge**

Beschreibung der Maßnahme:

Das EZG 2011 wird an die Bestimmungen der Verordnung 421/2014 angepasst:

Die Bestimmungen über Überwachung und Meldung der Emissionen, über Abgabe der Emissionszertifikate und über Buchung der Zertifikate werden auf innereuropäische Flüge eingeschränkt, die Fristen i.Z. mit den Emissionen des Jahres 2013 werden um ein Jahr verlängert.

Umsetzung von Ziel 1, 2

### **Maßnahme 2: Ausnahmen für Kleinemittenten und Verwaltungsvereinfachung für kleinere Luftfahrzeugbetreiber/innen**

Beschreibung der Maßnahme:

Flüge nicht-gewerblicher Betreiber mit weniger als 1.000 t pro Jahr werden von 2013 bis 2020 aus dem Geltungsbereich des EZG 2011 ausgenommen.

Luftfahrzeugbetreiber mit weniger als 25.000 t CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr können ein vereinfachtes Verfahren bei der Emissionsmeldung zur Anwendung bringen (Verwendung einer von Eurocontrol generierten Meldung).

Umsetzung von Ziel 1

### **Maßnahme 3: Bestimmungen zur Durchsetzung von EU-weiten Betriebsuntersagungen**

Beschreibung der Maßnahme:

Die Europäische Kommission hat in einer Pilot-Anfrage kleinere Umsetzungsmängel zur Emissionshandelsrichtlinie beanstandet, insbesondere im Hinblick auf potenzielle Durchsetzungsregelungen bei Verhängung von EU-weiten Betriebsuntersagungen. Durch den vorliegenden Entwurf werden diese Mängel behoben, da konkrete Maßnahmen und Zuständigkeiten festgelegt werden.

Umsetzung von Ziel 2

## **Abschätzung der Auswirkungen**

### **Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte**

Hinweis: Aufgrund von Rundungsdifferenzen kann es zu geringfügigen Abweichungen zwischen Ergebnis- und Finanzierungshaushalt kommen.

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

	in Tsd. €	2014	2015	2016	2017	2018
Aufwendungen		-20	-14	-13	-13	0
Nettoergebnis		20	14	13	13	0

Erläuterung:

Da weniger Luftfahrzeugbetreiber/innen dem Emissionshandel unterliegen und aufgrund der Vereinfachungen für kleinere Luftfahrzeugbetreiber/innen verringert sich der Aufwand für die Überprüfungen der Meldungen der Betreiber/innen durch das Umweltbundesamt. Im Jahr 2014 wird der Aufwand stärker verringert, da die Fristen für die Abgabe der Meldungen auf das Jahr 2015 verschoben wurden.

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

### **Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen**

#### **Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen**

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen.

Erläuterung:

Verwaltungskosten für kleinere Luftfahrzeugbetreiber/innen werden durch die Möglichkeit der Vereinfachung bei der Überwachung und Emissionsmeldung in geringfügigem Ausmaß verringert.

## **Unternehmen**

**Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur**

Luftfahrzeugbetreiber/innen haben aufgrund der Neuregelung einen geringeren Zukaufsbedarf an Emissionszertifikaten. Statt bislang rund 980.000 Zertifikaten müssen nur mehr rund 440.000 Zertifikate zugekauft werden.

Quantitative Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur von Unternehmen

Betroffene Gruppe	Anzahl der Fälle	Be-/Entlastung pro Unternehmen	Gesamt	Erläuterung
Luftfahrzeugbetreiber/innen	15	180.000	2.700.000	Annahme: Zertifikatepreis von 5€

## Anhang mit detaillierten Darstellungen

### Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

#### Betrieblicher Sachaufwand

Weitere Aufwendungen

Jahr	Bezeichnung	Körperschaft	Gesamt (in €)
2014	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamts GesmbH	Bund	-28.000,00
2014	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	8.000,00
2015	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	-28.000,00
2015	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	14.000,00
2016	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	-28.000,00
2016	Aufwandsersatz für Leistungen der Umweltbundesamt GesmbH	Bund	15.000,00
2017	Ident zum Vorjahr		

### Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

<b>Wirkungsdimension</b>	<b>Subdimension der Wirkungsdimension</b>	<b>Wesentlichkeitskriterium</b>
Verwaltungskosten	Verwaltungskosten für Unternehmen	Mehr als 100 000 € an Verwaltungskosten für alle Betroffenen pro Jahr

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 3.2 des WFA – Tools erstellt.