

Mag. Heike Rudoba
Abteilung VI/2 – Energie-Rechtsangelegenheiten
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
Stubenring 1
1011 Wien

Ergeht per Mail an: Abt-62@bmnt.gv.at, begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, am 6. Dezember 2019
GZ: BMNT-551.150/0001-VI/2/2019

Betrifft: Bundesgesetz über die Haltung von Mindestvorräten an Erdöl und Erdölprodukten (Erdölbevorrattungsgesetz 2012 – EBG 2012), Änderung; Entwurf; Begutachtungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

Austrian Airlines AG, Österreichs größte Airline und Leitbetrieb mit mehr als 7.000 Mitarbeitern und Drehkreuz am Hub Wien, dankt für die Möglichkeit zur Begutachtung und erlaubt sich zu oben zitierten Entwurf wie folgt Stellung zu nehmen.

Als ein wesentlicher Kunde von Erdölprodukten und damit Stakeholder der Erdöllagergesellschaft ist eine kosteneffiziente Lagerung von Erdölprodukten für Austrian Airlines essentiell. Vielmehr noch ist diese auch ein wesentlicher Standortfaktor für die gesamte Luftfahrtindustrie in Österreich. Eine Novellierung des Bundesgesetzes über die Haltung von Mindestvorräten an Erdöl und Erdölprodukten muss daher auch Maßnahmen zur Steigerung der Kosteneffizienz und Transparenz beinhalten

Status Quo: Steigende Kostenbelastung durch Bevorrattung & Ungleichbehandlung

Von der gesetzlichen Haltung von Pflichtnotstandsreserven ist Austrian Airlines insofern finanziell betroffen, als der verpflichtete Erdölimporteur die Kosten für die Bevorrattung den Airlines weiterverrechnet. Seit einer Gesetzesänderung von 2001 können Treibstoffe, die im Inland zur Betankung der internationalen Luftfahrt dienen, nicht mehr vom Import abgezogen werden und fallen damit auch unter die Bevorrattungspflicht (Compliance mit EU-Richtlinie 98/93/EG).

Der Bevorrattungstarif ist eine Preiskomponente des betankten Kerosins am Flughafen Wien und belastet Austrian; insbesondere, da er seit 2005 massiv gestiegen und im luftfahrtrelevanten Standortvergleich nicht benchmarkfähig ist. So ist der Tarif für Austrian heute in Wien dreimal so hoch wie in Deutschland. Im Gegensatz zum österreichischen ist der deutsche Bevorrattungs-Tarif kontinuierlich gesunken. Gleichzeitig stoßen in Österreich die Lagerkapazitäten an ihre Grenzen.

Eine weitere Belastung ergibt sich aus der Ungleichbehandlung der Verkehrsträger auf EU Ebene. So verpflichtet die EU-Richtlinie 2009/119 den internationalen Flugverkehr zur Bevorrattung des Treibstoffes, während die internationale Seeschifffahrt hier ausgenommen ist. Konkret werden bei der Methode zur Berechnung des Rohöläquivalents die Bunkerbestände der internationalen Seeschifffahrt nicht berücksichtigt. Dies stellt eine klare Diskriminierung der Luftfahrt gegenüber der internationalen Schifffahrt dar (EBG 2012 §5 (5)), da beide Verkehrsträger im grenzüberschreitenden Personen- und Warenverkehr Treibstoff „exportieren“.



Modernisierung des Bevorratungssystems notwendig

Eine transparente Ausgestaltung und Modernisierung des Bevorratungssystems unter Berücksichtigung von Best-Practice Beispielen im Ausland ist notwendig. Aus diesem Grund begrüßt Austrian Airlines, dass im Auftrag des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus eine Studie zur Evaluierung des österreichischen Erdölbevorratungssystems von PwC erarbeitet wurde, siehe auch Antwort von Bundesministerin Patek auf die parlamentarische Anfrage (Nr. 3671/J) vom 6. Juni 2019. Die Erkenntnisse der Studie sollten veröffentlicht, die Interessen der Verbraucher künftig stärker berücksichtigt werden.

Eine Modernisierung der nationalen Gesetzgebung ist auch vor dem Hintergrund der Durchführungsrichtlinie (EU) 2018/1581 wesentlich: Demnach ist eine Kostenreduktion durch effizientere Verwaltungsverfahren von großer Bedeutung (s. Erwägungsgrund 2).

Bevorratung im Ausland ermöglichen

Im Unterschied zur EU-Richtlinie ist in der nationalen Umsetzung keine Bevorratung im Ausland vorgesehen (während diese Möglichkeit in Deutschland gegeben ist). Nach der EU-Richtlinie 2006/67 können Erdölvorräte grundsätzlich überall in der Gemeinschaft gehalten werden und die Nutzung von Vorratskapazitäten in anderen Mitgliedsstaaten soll gefördert werden. Gleichzeitig ist es nach der EU-Richtlinie 2009/119 gestattet, Kerosin als einen „spezifischen Vorrat“ (Artikel 9) zu halten. Ebenfalls eine Möglichkeit, die im EBG 2012 nicht berücksichtigt worden ist.

Innovative Lagerungsmöglichkeiten schaffen

Zudem sollten die Lagerungsmöglichkeiten überdacht werden: Im Gegensatz zu Österreich greift der deutsche Erdölbevorratungsverband bei der Lagerung u.a. auf Kavernen zurück – eine Möglichkeit die auch in Österreich geprüft werden sollte. Gerade bei der Erdgasspeicherung gilt Österreich als europäischer Musterschüler und ist durch ihre europaweit einzigartigen geologischen Strukturen hervorragend geeignet zur Untergrundspeicherung.

Diskriminierung der Luftfahrt gegenüber Schifffahrt beseitigen

Zudem gilt es, die Diskriminierung der Luftfahrt gegenüber der Schifffahrt auf Basis der EU-Richtlinie zu beseitigen. Österreich muss für eine Gleichbehandlung der internationalen Schiff- und Luftfahrt – und damit Ausnahme der Lagerung für Luftfahrt - auf EU-Ebene eintreten.

Transparente Tarife schaffen

Ein weiteres Ziel muss sein, die Tarife für Bevorratung sowie das System transparenter zu gestalten. Dies sieht auch die EU-Richtlinie 2006/67/EG so vor: Die organisatorischen Regelungen für die Vorratshaltung sollen transparent sein und eine faire, nichtdiskriminierende Verteilung der Last der Vorratspflicht bewirken (s. Erwägungsgrund 9). In Österreich besteht jedoch ein komplexes Tarifsysteem. Neben dem (1) festgelegten Höchsttarif besteht ein (2) jährlich publizierter Markttarif sowie der (3) zwischen ELG und Importeur verhandelten – von Menge und Laufzeit bestimmten – Tarif.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts herzustellen und insbesondere Langstrecken-Verbindungen abzusichern, gilt es, ein kosteneffizientes Bevorratungssystem für die Luftfahrt auf nationaler und europäischer Ebene zu schaffen. Austrian Airlines dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme ersucht um die Berücksichtigung der genannten Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen,

Mag. Walter Reimann
Vice President International & Aeropolitical Affairs
Austrian Airlines AG