

--

Vorblatt

Ziele

Ziel 1: Beitrag zum globalen Umweltschutz sowie zum nachhaltigen Schutz und der Erhaltung der Meere

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme:

Maßnahme 1: Beitritt durch Auf- und Übernahme des Protokolls von 1997 (Anlage VI) in den österreichischen Rechtsbestand

Wesentliche Auswirkungen

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

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen fallen in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union, dienen aber nicht der Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Vereinfachte Änderung der Anlage VI gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 1 B-VG vorgesehen in Art. 16 Abs. 2 lit. f (ii) iVm lit f (iii) des MARPOL Übereinkommens

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Beitritt zu Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Titel des Vorhabens: Beitritt zum Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (in der Fassung des Protokolls von 1978)

Vorhabensart: Über- oder zwischenstaatliche Vereinbarung

Inkrafttreten/
Wirksamwerden:

2026

Erstellungsjahr: 2026

Letzte Aktualisierung: 08.09.2026

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2026)

Problemanalyse

Problemdefinition

Das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (in der Fassung des Protokolls von 1978; im Folgenden: MARPOL-Übereinkommen) bildet das zentrale völkerrechtliche Regelwerk zur Begrenzung umweltrelevanter Auswirkungen des internationalen Seeschiffsverkehrs. Das Übereinkommen wurde 1973 in London abgeschlossen und trat erst nach Annahme eines ergänzenden Protokolls 1978 in Kraft. Es hat 161 Vertragsstaaten, die fast die gesamte globale Handelsschifffahrt repräsentieren (98,9% der Weltonnage). Österreich ist dem Übereinkommen 1988 beigetreten (BGBl. Nr. 434/1988).

Das MARPOL-Übereinkommen enthält sechs Anlagen, die detaillierte technische Umweltvorschriften vorsehen. Für Österreich gelten bislang fünf dieser Anlagen. Anlage VI, welche 1997 durch das Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (in der Fassung des Protokolls von 1978) (im Folgenden: Protokoll) eingefügt wurde, ist noch ausständig. Anlage VI gilt derzeit für 108 MARPOL-Vertragsstaaten (über 97% Weltonnage), darunter die meisten EU-Mitgliedstaaten (ausgenommen Österreich, Tschechische Republik, Ungarn).

Die Anlage VI enthält wesentliche Bestimmungen zur Reduktion von Luftschadstoffen und klimarelevanten Emissionen aus dem internationalen Seeschiffsverkehr und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrssektors. Mit dem Beitritt zum Protokoll wird den verkehrs-, klima- und innovationspolitischen Zielsetzungen der österreichischen Bundesregierung entsprochen, auch wenn Österreich derzeit keine eigene Seeflotte unterhält.

Durch den Beitritt zum Protokoll wird Österreich zudem in die Lage versetzt, wichtige umweltpolitische Entscheidungen mitzutragen. Die MARPOL-Anlagen werden häufig geändert, um technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Eine besonders bedeutende Änderung der Anlage VI wird Ende 2026 im Umweltausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) behandelt: Die Einführung eines Regelwerks, um Treibhausgasemissionen stark zu reduzieren – bis hin zu Netto-Null-Emissionen im Jahr 2050 (IMO Net-Zero Framework).

Österreich ist nur dann stimmberechtigt, wenn es bis dahin Vertragspartei des Protokolls ist. Der Beitritt dient somit auch dem Ziel, die Stimmberechtigung Österreichs bei dieser wichtigen Entscheidung zu ermöglichen und damit dem Interesse Österreichs an der Zielsetzung der Dekarbonisierung der internationalen Seeschifffahrt Rechnung zu tragen.

Interoperabilitätsbewertung gemäß Art. 3 Abs. 1 Verordnung für ein interoperables Europa

Die Durchführung einer Interoperabilitätsbewertung gemäß Art. 3 Abs. 1 Verordnung für ein interoperables Europa (IEA) war nicht erforderlich.

Erläuterungen:

Es handelt sich um den Beitritt zu einem internationalen Protokoll.

Digi-Ready-Check

Der Digi-Ready-Check wurde durchgeführt. Dieser ist als separates Dokument verfügbar.

Erläuterungen:

Es handelt sich um den Beitritt zu einem internationalen Protokoll.

Ziele

Ziel 1: Beitrag zum globalen Umweltschutz sowie zum nachhaltigen Schutz und der Erhaltung der Meere

Beschreibung des Ziels:

Die verkehrs-, klima- und innovationspolitischen Zielsetzungen des BMIMI, insbesondere an der Dekarbonisierung der internationalen Schifffahrt auf globaler Ebene beizutragen machen einen Beitritt Österreichs sinnvoll obwohl Österreich selbst derzeit keine eigene bzw. gewerbliche Seeflotte unterhält.

Durch den Beitritt zum Protokoll wird Österreich zudem in die Lage versetzt, wichtige umweltpolitische Entscheidungen mitzutragen. Die MARPOL-Anlagen werden häufig geändert, um technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Eine besonders bedeutende Änderung der Anlage VI wird Ende 2026 im Umweltausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) behandelt: Die Einführung eines Regelwerks, um Treibhausgasemissionen stark zu reduzieren – bis hin zu Netto-Null-Emissionen im Jahr 2050 (IMO Net-Zero Framework).

Österreich ist nur dann stimmberechtigt, wenn es bis dahin Vertragspartei des Protokolls ist. Der Beitritt dient somit auch dem Ziel, die Stimmberechtigung Österreichs bei dieser wichtigen Entscheidung zu ermöglichen und damit dem Interesse Österreichs an der Zielsetzung der Dekarbonisierung der internationalen Seeschifffahrt Rechnung zu tragen.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Beitritt durch Auf- und Übernahme des Protokolls von 1997 (Anlage VI) in den österreichischen Rechtsbestand

Maßnahmen

Maßnahme 1: Beitritt durch Auf- und Übernahme des Protokolls von 1997 (Anlage VI) in den österreichischen Rechtsbestand

Beschreibung der Maßnahme:

Das Protokoll von 1997 (Anlage VI), welches die Anlage VI in MARPOL aufnimmt, stellt eine Änderung des MARPOL-Übereinkommens von 73/78 dar und bedarf daher gemäß seines Art. 5 eines Beitritts.

Das Protokoll hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Inhalt und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrats gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG.

Umsetzung von:

Ziel 1: Beitrag zum globalen Umweltschutz sowie zum nachhaltigen Schutz und der Erhaltung der Meere

Abschätzung der Auswirkungen

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Luft

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Emissionen von Staub, Stickstoffoxiden oder Treibhausgasen

Erläuterung:

Österreich selbst unterhält derzeit keine eigene bzw. gewerbliche Seeflotte weshalb Auswirkungen bloß indirekt möglich sind. Lediglich Yachten mit einer Länge von weniger als 24 m und einer Bruttoreaumzahl von weniger als 300, die für Sport- oder Vergnügungszwecke bestimmt sind, können noch unter österreichischer Flagge fahren. Diese sind im Protokoll von 1997 (Anlage VI) zwar größtenteils ausgenommen müssen aber bei Motoren über 130 kW die Tier I/II Standards betreffend die Stickoxid-Grenzwerte (Regel 13) nachweisen können sowie die Kraftstoffvorgaben betreffend den Schwefelgehalt (Regel 14) einhalten. Außerdem dürfen sie keine ozonschichtabbauenden Stoffe absichtlich freisetzen (Regel 12).

Auch soll im Oktober 2026 im Umweltausschuss des IMO Marine Environment Protection Committee (IMO MEPC) die Annahme des IMO Net-Zero Framework zur CO₂-Reduktion in der internationalen Schifffahrt erfolgen. Österreich ist bei der Annahme des Net-Zero Frameworks zur CO₂-Reduktion in der internationalen Seeschifffahrt aber nur stimmberechtigt, wenn es bis dahin dem Protokoll von 1997 (Anlage VI) beigetreten ist. Das ermöglicht Österreich indirekt an der Dekarbonisierung der internationalen Seeschifffahrt auf globaler Ebene beizutragen.

Auswirkungen auf Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden.

Erläuterung:

Österreich selbst unterhält derzeit keine eigene bzw. gewerbliche Seeflotte weshalb Auswirkungen bloß indirekt möglich sind. Lediglich Yachten mit einer Länge von weniger als 24 m und einer Bruttoreumzahl von weniger als 300, die für Sport- oder Vergnügungszwecke bestimmt sind, können noch unter österreichischer Flagge fahren. Diese sind im Protokoll von 1997 (Anlage VI) zwar größtenteils ausgenommen müssen aber bei Motoren über 130 kW die Tier I/II Standards betreffend die Stickoxid-Grenzwerte (Regel 13) nachweisen können sowie die Kraftstoffvorgaben betreffend den Schwefelgehalt (Regel 14) einhalten. Außerdem dürfen sie keine ozonschichtabbauenden Stoffe absichtlich freisetzen (Regel 12).

Auch soll im Oktober 2026 im Umweltausschuss des IMO Marine Environment Protection Committee (IMO MEPC) die Annahme des IMO Net-Zero Framework zur CO₂-Reduktion in der internationalen Schifffahrt erfolgen. Österreich ist bei der Annahme des Net-Zero Frameworks zur CO₂-Reduktion in der internationalen Seeschifffahrt aber nur stimmberechtigt, wenn es bis dahin dem Protokoll von 1997 (Anlage VI) beigetreten ist. Das ermöglicht Österreich indirekt an der Dekarbonisierung der internationalen Seeschifffahrt auf globaler Ebene beizutragen.

Auswirkungen auf das Klima

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Anpassungsfähigkeit oder die Anfälligkeit bezüglich der Folgen des Klimawandels

Erläuterung:

Da Österreich selbst derzeit keine eigene bzw. gewerbliche Seeflotte unterhält sind bloß indirekte Auswirkungen möglich. Insbesondere soll im Oktober 2026 im Umweltausschuss des IMO Marine Environment Protection Committee (IMO MEPC) die Annahme des IMO Net-Zero Framework zur CO₂-Reduktion in der internationalen Schifffahrt erfolgen. Österreich ist bei der Annahme des Net-Zero Frameworks zur CO₂-Reduktion in der internationalen Seeschifffahrt aber nur stimmberechtigt, wenn es bis dahin dem Protokoll von 1997 (Anlage VI) beigetreten ist. Das ermöglicht Österreich indirekt an der Dekarbonisierung der internationalen Seeschifffahrt auf globaler Ebene beizutragen.

Angaben zur Wesentlichkeit

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

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Umwelt	Luft	- Veränderung der gesamtösterreichischen Emissionen der Feinstaubfraktion PM10 um mehr als 3,5 Tonnen pro Jahr oder von Stickstoffoxiden um mehr als 14 Tonnen pro Jahr oder
Umwelt	Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden	- Eingriffe in den Lebensraum im Hinblick auf die Verringerung des Hochwasserschutzes oder des Schutzes vor Muren und Lawinen, Veränderungen hinsichtlich der Produktion von schadstofffreien Lebensmitteln oder Eingriffe in Naturschutzgebiete oder - Zerschneidung eines großflächig zusammenhängenden Waldgebietes oder einer regionstypischen Landschaft oder - Zunahme der versiegelten Flächen um 25 ha pro Jahr
Klima	Klimawandelanpassung	- Auswirkungen in den nächsten fünf Jahren auf die Erfüllung der übergeordneten Ziele von mindestens drei Aktivitätsfeldern in der aktuellen Österreichischen Strategie zur Anpassung an den Klimawandel, oder - Bei mehr als 2000 Personen ändert sich das Risiko bezüglich der Folgen des Klimawandels in zumindest einem der nächsten fünf Jahre

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.028

Schema: BMF-S-WFA-v.1.24

Fachversion: 1

Deploy: 3.1.0.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 08.09.2026 10:37:20

WFA Version: 1.5

OID: 5643

B0|H0|L0|M0