

Bundesministerium für  
Nachhaltigkeit und Tourismus  
Stubenring 1  
1010 Wien

Per E-mail:  
[Abt-62@bmnt.gv.at](mailto:Abt-62@bmnt.gv.at)

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189  
1045 Wien  
T 05 90 900-DW 4222 F 05 90 900-269  
E [up@wko.at](mailto:up@wko.at)  
W [wko.at/up](http://wko.at/up)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
BMNT-551.150/0001-VI/2/2019

Unser Zeichen, Sachbearbeiter Durchwahl  
Up/040/Kr 4222  
Mag. Cristina Kramer

Datum  
04.12.2019

## Entwurf für eine Novelle des Erdölbevorratungsgesetzes (EBG 2012) - Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) dankt für die Übermittlung der Unterlagen zur Novelle des Erdölbevorratungsgesetzes (EBG 2012) und nimmt dazu wie folgt Stellung.

### I. Allgemeines

Die vorliegende Novelle dient der Umsetzung der Durchführungsrichtlinie (EU) 2018/1581 der Kommission vom 19. Oktober 2018 zur Änderung der Richtlinie 2009/199/EG des Rates in Bezug auf die Methoden zur Berechnung der Bevorratungsverpflichtungen.

Mit der Verschiebung des Beginns der Bevorratungsperiode um drei Monate sollen gemäß der Durchführungsrichtlinie (EU) 2018/1581 die Mitgliedstaaten mehr Zeit für die Durchführung ihrer internen Verwaltungsverfahren erhalten, sodass sie die Frist leichter und möglicherweise auch zu geringeren Kosten einhalten können. Die Bestimmungen der Durchführungsrichtlinie (EU) 2018/1581 sind von den Mitgliedsstaaten bereits am 1. Jänner 2020 anzuwenden.

Daher sieht die in Begutachtung befindliche Novelle des EBG 2012 vor, dass die neue Bevorratungsperiode nun mit 1. Juli des dem Importjahr folgenden Jahres beginnt und erst am 30. Juni des Folgejahrs endet. Somit wären die Mengen an Pflichtnotstandsreserven, die sich auf Grundlage der im Jahr 2019 durchgeführten Nettoimporte von Erdöl, Erdölprodukten, Biokraftstoffen oder Rohstoffen zur direkten Erzeugung von Biokraftstoffen berechnen, erst vom 1. Juli 2020 bis 30. Juni 2021 (statt wie bisher vorgesehen vom 1. April 2020 bis 31. März 2021) zu halten. Diese Verschiebung der Bevorratungsperiode, die von den Mitgliedsstaaten bereits ab 2020 umzusetzen ist, erfordert daher eine Übergangsregelung für die laufende Bevorratungsperiode 1. April 2019 bis 31. März 2020. Diese Übergangsregelung sieht vor, dass Verträge mit Lagerhaltern im Sinne des § 8 EBG 2012 und Verträge gemäß § 7 Abs. Z 3 EBG 2012, deren vereinbarte Vertragsdauer nach dem 31. Dezember 2019 endet, nicht am

31. März 2020, sondern am 30. Juni 2020 des als Vertragsende vereinbarten Jahres enden. Die diesbezügliche Änderung berechtigt nicht zur Kündigung oder teilweisen Kündigung dieser Verträge.

Diese Änderung bedeutet für importierende Unternehmen, dass für Importe aus dem Kalenderjahr 2018 Bevorratungskosten für 15 statt zwölf Monate zukommen. Das kommt einer Erhöhung der Bevorratungskosten für die Importe 2018 um 25% gleich und würde dem Energiehandel unvorhergesehene Kosten von mehreren Millionen Euro verursachen.

Das Problem liegt nicht in der Verschiebung der Bevorratungsperiode an sich, sondern vielmehr in der vorgeschlagenen Übergangsregelung, durch welche die Kosten für die Pflichtnotstandsreserven für die Importe des Kalenderjahres 2018 im Nachhinein deutlich erhöht werden. Da diese Mehrkosten in der Vergangenheit liegenden Importen zugeordnet werden, können diese Mehrkosten nicht mehr in den Preiskalkulationen berücksichtigt werden.

## II. Im Detail

### **Luftfahrt**

Als ein wesentlicher Kunde von Erdölprodukten und damit Stakeholder der Erdöllagergesellschaft ist eine kosteneffiziente Lagerung von Erdölprodukten für Luftfahrtgesellschaften essentiell. 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 Bevorratung & Ungleichbehandlung**

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

Der Bevorratungstarif ist eine Preiskomponente des betankten Kerosins am Flughafen Wien. Er belastet Luftfahrtgesellschaften, weil er seit 2005 deutlich gestiegen und im luftfahrtrelevanten Standortvergleich nicht konkurrenzfähig ist. Der Tarif für Luftfahrtgesellschaften ist in Österreich dreimal so hoch wie in Deutschland. Im Gegensatz zum österreichischen ist der deutsche Bevorratungs-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 Bevorratung des Treibstoffes, während die internationale Seeschifffahrt ausgenommen ist. Konkret werden bei der Methode zur Berechnung des Rohöläquivalents die Bunkerbestände der internationalen Seeschifffahrt nicht berücksichtigt. Dies stellt eine 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 Good Practice Beispielen im Ausland ist notwendig. Aus diesem Grund begrüßen wir, dass im Auftrag des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus eine Studie zur Evaluierung des österreichischen Erdölbevorratungssystems von PwC erarbeitet wurde (siehe auch Antwort auf die parlamentarische Anfrage Nr. 3671/J vom 6. Juni 2019). Die Erkenntnisse der Studie sollten veröffentlicht und die Interessen der Verbraucher künftig stärker berücksichtigt werden.

### **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. Diese Möglichkeit ist im EBG 2012 nicht berücksichtigt worden.

### **Innovative Lagerungsmöglichkeiten schaffen**

Es 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. Österreich ist durch die europaweit einzigartigen geologischen Strukturen hervorragend zur Untergrundspeicherung geeignet.

### **Transparente Tarife schaffen**

Ein 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. In Österreich besteht jedoch ein komplexes Tarifsysteem. Neben dem festgelegten Höchsttarif besteht ein jährlich publizierter Markttarif sowie der zwischen ELG und Importeur verhandelte - von Menge und Laufzeit bestimmte - 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.

## **III. Zusammenfassung**

Die Gesetzesanpassung verfolgt das Ziel, Verwaltungskosten für die Mitgliedsstaaten einzusparen. Die vorgeschlagene Übergangsregelung belastet die vorratspflichtigen Unternehmen.

Wir schlagen vor, sie zu ändern oder gänzlich entfallen zu lassen. Die Bevorratungsperiode für die Importe 2018 könnte am 31. März 2020 enden und die neue Bevorratungsperiode für die Importe 2019 am 1. Juli 2020 beginnen. Dadurch kommt es zu der gewünschten Verschiebung der Bevorratungsperiode und für Staat und Energiehandel entstehen keine Mehrkosten.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Karlheinz Kopf  
Generalsekretär