

# Emissionszertifikatengesetz (EZG) Luftfahrt

## Bundesgesetz zur Änderung des EZG und des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr WKÖ|2009

### Hintergrundinformation

Die Richtlinie 2008/101/EG zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (Emissionshandelsrichtlinie) sieht die Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Europäischen Gemeinschaft vor. Das Bundesgesetz über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten ([Emissionszertifikatengesetz - EZG](#)) wird zur Umsetzung dieser Richtlinie in Österreich novelliert. Das BMLFUW ist in Österreich für die Umsetzung der Richtlinie zuständig.

### Die Eckpunkte der zur Umsetzung vorliegenden Richtlinie:

Luftverkehrstätigkeiten, die unter den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, sind grundsätzlich alle Flüge, die von einem Flugplatz abgehen oder auf einem Flugplatz enden, der sich in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union befindet. Ausnahmen finden sich im Anhang I der Richtlinie.

Durch den Einstieg des Luftverkehrs in den EU-ETS im Jahr 2012 ergeben sich zwei Handelsperioden. Die Zuteilung von Zertifikaten an die Luftverkehrsbetreiber wurde auf europäischer Ebene harmonisiert, Details finden Sie im Anhang IV Teil B der Richtlinie. Die wichtigsten Daten der Handelsperioden stellen sich wie folgt dar:

#### 1. Handelsperiode: 2012

Die Gesamtanzahl an Emissionszertifikaten beträgt 97 % der durchschnittlichen jährlichen Emissionen im historischen Zeitraum 2004-2006

- 15 % der Zertifikate werden durch die Mitgliedstaaten versteigert
- 85 % der Zertifikate werden kostenfrei ausgegeben
- 15 % der abzugebenden Berechtigungen können durch projektbasierte Mechanismen (JI/CDM) abgedeckt werden.

#### 2. Handelsperiode: 2013 bis 2020

Die jährliche Gesamtzahl an Emissionszertifikaten beträgt 95 % der durchschnittlichen jährlichen Emissionen im historischen Zeitraum 2004-2006

- 15 % der Zertifikate werden durch die Mitgliedstaaten versteigert
- 82 % der Zertifikate werden kostenfrei an bestehende Betreiber ausgegeben
- 3 % der Zertifikate werden in eine Sonderreserve eingebracht
- die Quote zur Nutzung projektbasierter Mechanismen in diesem Zeitraum ist noch durch die Europäische Kommission festzusetzen

Die Emissionen des internationalen Luftverkehrs sind nicht im Kyoto-Protokoll erfasst. Die Richtlinie sieht daher ein „halboffenes“ System zur Verwendung von Emissionszertifikaten im ETS vor. Betreiber ortsfester Anlagen können an Luftverkehrsbetreiber vergebene Emissionszertifikate nicht zur Abdeckung Ihres Emissionskontos verwenden. Hingegen können Luftverkehrsbetreiber Emissionszertifikate die an ortsfeste Anlagen vergeben wurden zur Erfüllung ihrer Verpflichtung nutzen.

Mit dem Einstieg in dem Emissionshandel gehen für betroffene Luftverkehrsbetreiber auch weitreichende Monitoring und Berichtspflichten einher. Details zu diesen Pflichten finden Sie in der Richtlinie unter dem Anhang IV Teil B „Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten“, sowie dem Anhang V Teil B „Prüfung von Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten“.

Aufgrund der weitgehenden Harmonisierung der grundlegenden Eckpunkte der Einbeziehung der Luftfahrt in den Emissionshandel durch die vorliegende Richtlinie auf europäischer Ebene, wie etwa die Grundlage der Zuteilung von Emissionszertifikaten auf, gibt es in der innerstaatlichen Umsetzung nur begrenzten Spielraum. Da es aber auch weiterhin zu einer Versteigerung der Emissionszertifikate durch den jeweiligen Mitgliedstaat kommt, erscheint es sinnvoll im EZG eine Formulierung zu verankern, die einen Rückfluss der damit einhergehenden Versteigerungserlöse in die betroffene Wirtschaft sicherstellt.

Gerade jetzt wäre dies ein positives Signal an die betroffenen Wirtschaftskreise. Zu einem Zeitpunkt an dem andere Industrienationen, wie Australien, ihren Einstieg in den Emissionshandel aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung verschieben, sollte bei der Umsetzung dieser Richtlinie der budgetäre Fokus der handelnden Ressorts in den Hintergrund treten.

#### **Zu den Vorschlägen im Detail**

##### **ad § 2 Abs.1 „Geltungsbereich“**

Luftverkehrstätigkeiten werden in den Geltungsbereich des EZG aufgenommen.

Vorgesehen ist, dass das BMLFUW eine Verordnung erlässt, in der alle Luftfahrzeugbetreiber angeführt werden, denen Österreich als Verwaltungsmitgliedstaat zugeteilt wurde. Das Konzept des Verwaltungsmitgliedstaats soll klarstellen, welche Luftverkehrstätigkeiten welchem Mitgliedstaat in der Europäischen Union zuzurechnen sind. Anbei ein Link zu dieser von der Europäischen Kommission erstellten

Liste: [http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/alloc\\_operators\\_110209.pdf](http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/alloc_operators_110209.pdf)

##### **ad § 7a „Überwachung von Treibhausgasemissionen“**

Luftfahrzeugbetreiber, die dem Geltungsbereich dieses Gesetzes unterliegen, haben ab 1.1.2010 die Emissionen von Treibhausgasen (Kohlendioxid) zu überwachen. Diese Überwachung wird durch die Vorgaben des Anhang 2a des EZG konkretisiert. Dabei orientiert man sich am Anhang IV TEIL B „Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten“ der zugrundeliegenden Richtlinie.

##### **ad § 8 „Emissionsmeldung“**

Die für Anlageninhaber bestehende Verpflichtung einer Emissionsmeldung bis 31. März wird ausgedehnt. Eine erstmalige Meldung hat für Luftverkehrstätigkeiten bis 31. März 2011 für das Jahr 2010 zu ergehen.

Unter Abs. 3 wird der Umsetzung von Artikel 9a Abs. 2 der Emissionshandelsrichtlinie betreffend ortsfester Anlagen vorgegriffen.

Anlagen, die eine Tätigkeit gemäß Anhang 1b durchführen und erstmals ab 2013 in den Emissionshandel einbezogen werden, haben nach diesem Entwurf einmalig bis 30. April 2010 eine Emissionsmeldung über den Zeitraum 2009 an den BMLFUW zu übermitteln.

Diese Daten sollen in die Anpassung der Emissionsobergrenze im Gesamtsystem ab 2013 durch die Europäische Kommission Eingang finden und bis 30. Juni 2010 durch das BMLFUW an die Europäische Kommission übermittelt werden.

##### **ad 4. Abschnitt Zuteilung von Emissionszertifikaten, insbesondere § 11 und § 13**

Mit diesen Änderungen wird der Umsetzung der Emissionshandelsrichtlinie betreffend ortsfester Anlagen vorgegriffen.

Um der harmonisierten europäischen Allokation gerecht zu werden, wurde festgehalten, dass das Erstellen eines nationalen Zuteilungsplanes nur die Handelsperioden 2005–2007 sowie 2008–2012 betrifft, sowie eine Zuteilung durch Zuteilungsverordnung nicht mehr vorgesehen ist.

##### **ad § 15 „höhere Gewalt“ und §16 „Anlagenpools“**

Mit diesen Änderungen wird der Umsetzung der Emissionshandelsrichtlinie betreffend ortsfester Anlagen vorgegriffen.

Das Streichen der Paragraphen betreffend höherer Gewalt sowie Anlagenpools entspricht dem faktischen Auslaufen der angesprochenen Regelungen.

##### **ad § 17 „Vergabe von Emissionszertifikaten“**

Die Gesamtmenge an Zertifikaten, die in den jeweiligen Perioden für Luftverkehrstätigkeiten im gesamten Anwendungsbereich der Richtlinie vorgesehen wird, wird gemäß den Vorgaben des Art. 3c der Emissionshandelsrichtlinie festgelegt. Die Versteigerung der Zertifikate erfolgt durch den jeweiligen Mitgliedstaat.

Der Vorschlag des BMLFUW zur Zweckbindung der Versteigerungseinnahmen ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, ist aber in ihrer Darstellung zu allgemein gefasst. Die Einnahmen aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten müssen zweckgebunden, statt in das allgemeine Budget, in die betroffenen Wirtschaftsbereiche in Österreich zurückfließen.

##### **ad Anhang 1b**

Mit der Änderung des Anhang 1b wird der Umsetzung der Emissionshandelsrichtlinie betreffend ortsfester Anlagen vorgegriffen.

Um Missverständnissen vorzubeugen, erscheint es sinnvoll, insbesondere im Bereich der Präzisierung von technischen Einheiten und Definitionen, im EZG die Diktion der zugrundeliegenden

Richtlinie zu übernehmen (zum Beispiel: Gesamtfeuerungswärmeleistung vs. Gesamtbrennstoffwärmeleistung)