Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Gesetzentwurfs:

Mit der Verordnung (EU) 2023/2405 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative ReFuelEU Aviation), ABl. Nr. L 2023/2405 vom 31.10.2023 (in Folge: „ReFuelEU Aviation-Verordnung“) wurde eine unionsrechtliche Regelung geschaffen, die das Ziel verfolgt, den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe im Luftverkehr („Sustainable Aviation Fuels“: SAF) deutlich zu erhöhen. Sie stellt dabei inhaltlich eine Spezialregelung zur Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („Renewable Energy Directive“ – in der neuesten Fassung: RED III) dar, deren Vorgängerversionen (RED I und RED II) bereits einen unionsweiten Rahmen zur Förderung erneuerbarer Energien etabliert haben.

Die ReFuelEU Aviation-Verordnung enthält verbindliche Vorgaben für drei Adressatenkreise, nämlich Luftfahrzeugbetreiber, Flugkraftstoffanbieter und Flughäfen. So werden etwa Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet, an Unionsflughäfen einen Mindestanteil ihres Kraftstoffs zu beziehen, Flugkraftstoffanbieter müssen einen vorgeschriebenen Anteil nachhaltiger Komponenten in ihrem Produkt sicherstellen, und schließlich haben Flughäfen die notwendige Infrastruktur zur Erfüllung dieser Vorgaben bereitzustellen. Zur Sicherstellung der Einhaltung sieht die Verordnung umfangreiche Berichtspflichten für die genannten Adressaten vor, deren Kontrolle den zuständigen nationalen Behörden obliegt.

Das umfassende Regelwerk der ReFuelEU Aviation-Verordnung ist unmittelbar anwendbar, es beinhaltet jedoch auch einige Verpflichtungen für Mitgliedstaaten insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Vorschriften der Verordnung durch die nationalen Behörden. In Österreich ist dafür die Erlassung bundesgesetzlicher Regelungen erforderlich. Die Zusammenfassung dieser Regelungen in einem eigenen neuen Bundesgesetz erscheint mangels konkreter Anknüpfungspunkte in bereits geltenden Bundesgesetzen dabei als zweckmäßig. Demgemäß enthält der vorgeschlagene Entwurf für ein neu zu erlassendes „Bundesgesetz über begleitende Regelungen zu Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation-Gesetz)“ die Zusammenfassung aller nötigen bundesgesetzlichen Regelungen im Zusammenhang mit der ReFuelEU Aviation-Verordnung. Im Entwurf enthalten sind somit Vorschläge für eine Regelung insbesondere zu folgenden Bereichen:

– Bestimmung der zuständigen nationalen Aufsichts- und Strafbehörden
– Regelung der behördlichen Aufsicht
– Definition des Begriffs des Flugkraftstoffanbieters und
– Regelung der Höhe der in der ReFuelEU Aviation-Verordnung vorgeschriebenen Bußgelder

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Das Vorhaben enthält die erforderlichen begleitenden Regelungen zur unmittelbar anwendbaren Verordnung (EU) 2023/2405 der Europäischen Union.

Besonderer Teil

Zu § 1 (Regelungsgegenstand):

Mit dieser Bestimmung soll der wesentliche Zweck und Inhalt dieses Bundesgesetzes, nämlich die Schaffung der nötigen begleitenden nationalen Regelungen zur ReFuelEU Aviation-Verordnung benannt werden. Eine eigene Regelung des Anwendungsbereichs im Rahmen dieses Bundesgesetzes erscheint hingegen nicht erforderlich, da die ReFuelEU Aviation-Verordnung unter diesem Aspekt bereits abschließende Regelungen enthält (vgl. vor allem deren Art. 2, aber auch die Bestimmung des jeweils zuständigen Mitgliedstaates für Luftfahrzeugbetreiber in Art. 11). Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang auch auf weitere Veröffentlichungen von zuständigen Stellen der Europäischen Union wie etwa die Mitteilung der Europäischen Kommission C/2024/5997 vom 9. Oktober 2024, die

Auslegungsleitlinien in Bezug auf Art. 5 der ReFuelEU Aviation-Verordnung – diese Bestimmung regelt Verpflichtungen von Luftfahrzeugbetreibern – zur Verfügung stellt.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen):

Diese Regelung verweist ausdrücklich auf Art. 3 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung, der die für dieses Bundesgesetz maßgeblichen Begriffsbestimmungen enthält. Diese Klarstellung ist erforderlich, da die Verordnung bestimmten in diesem Gesetz verwendeten Begriffen eine von bestehenden unionsrechtlichen und nationalen Regelungen abweichende Bedeutung zuweist. Ein zentrales Beispiel dafür ist der Begriff des „Luftfahrzeugbetreibers“: Seine Definition in Art. 3 Nr. 3 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung unterscheidet sich deutlich von jener in Art. 3 Nr. 13 der Verordnung (EU) 2018/1139 (EASA-Grundverordnung).

Zu § 3 (Flugkraftstoffanbieter):

Art. 3 Z 19 der Verordnung (EU) 2023/2405 („ReFuelEU Aviation-Verordnung“) definiert den Begriff des Flugkraftstoffanbieters unter Rückgriff auf die Begriffsbestimmung des Flugkraftstoffanbieters in Art. 2 Abs. 2 Z 38 der Richtlinie (EU) 2018/2001. Danach ist Flugkraftstoffanbieter ein Kraftstoffanbieter im Sinne der genannten Richtlinienbestimmung, der Flugkraftstoff oder Wasserstoff für die Luftfahrt an einem Flughafen der Union bereitstellt. Nach Art. 2 Abs. 2 Z 38 der Richtlinie (EU) 2018/2001 ist Kraftstoffanbieter jede Rechtsperson, die für die Abgabe von Kraftstoff an einer Verbrauchsteuerstelle zuständig ist, oder – wenn keine Verbrauchsteuer anfällt oder in anderen hinreichend begründeten Fällen – jede andere von einem Mitgliedstaat benannte Rechtsperson.

Die Begriffsbestimmung eröffnet den Mitgliedstaaten somit die Möglichkeit, in hinreichend begründeten Fällen eine andere Rechtsperson als jene, die für die Abgabe des Kraftstoffs an einer Verbrauchsteuerstelle zuständig ist, als Kraftstoffanbieter zu benennen. Eine solche Benennung kommt insbesondere in Betracht, wenn die Anknüpfung an die Verbrauchsteuerstelle unter Berücksichtigung der jeweiligen Markt- und Lieferstrukturen nicht jene Rechtsperson erfasst, die den Kraftstoff wirtschaftlich bereitstellt und über die zur Erfüllung der unionsrechtlichen Verpflichtungen erforderlichen Informationen verfügt.

Mit der vorgeschlagenen Regelung in Abs. 1 wird von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Bei einer ausschließlichen Anknüpfung an die Verbrauchsteuerstelle könnten nämlich nach den maßgeblichen verbrauchsteuerrechtlichen Regelungen insbesondere Inhaber von Steuerlagern an Flughäfen als Flugkraftstoffanbieter anzusehen sein. Diese sind jedoch nicht notwendigerweise Vertragspartner der Luftfahrzeugbetreiber oder wirtschaftlich für die Bereitstellung des Flugkraftstoffs verantwortlich. Ihnen liegen daher auch nicht in allen Fällen jene Liefer-, Mengen- und Nachhaltigkeitsdaten vor, die zur Erfüllung der Verpflichtungen nach der Verordnung (EU) 2023/2405 erforderlich sind.

Das Eigentum am Flugkraftstoff im Zeitpunkt seiner Entnahme aus dem Tanklager stellt unter den in Österreich bestehenden Liefer- und Lagerstrukturen ein geeignetes objektives Abgrenzungskriterium dar. Nach den für den österreichischen Markt typischen Liefer- und Lagerstrukturen soll das Eigentum im Zeitpunkt der Entnahme regelmäßig jene Person erfassen, die die Bereitstellung wirtschaftlich veranlasst und über die hierfür maßgeblichen Liefer-, Mengen- und Nachhaltigkeitsdaten verfügt. Durch die vorgeschlagene Regelung sollen daher jene Unternehmen als Flugkraftstoffanbieter erfasst werden, denen nach ihrer tatsächlichen und wirtschaftlichen Stellung in der Lieferkette die Erfüllung der Verpflichtungen nach der Verordnung (EU) 2023/2405 zuzuordnen ist. Damit wird sowohl dem Tatbestandsmerkmal des Bereitstellens von Flugkraftstoff als auch dem Regelungszweck der Verordnung Rechnung getragen.

Mit Abs. 2 soll der zuständigen Behörde die Möglichkeit gegeben werden, eine Liste der als Kraftstoffanbieter geltenden Unternehmen im Internet zu veröffentlichen. Damit soll die Transparenz bei der Anwendung der Bestimmungen erhöht werden.

Zu § 4 (Zuständige Behörden):

Abs. 1 enthält die in Art. 11 der ReFuelEU Aviation-Verordnung von den Mitgliedstaaten geforderte Benennung der zuständigen nationalen Behörden. Die behördliche Zuständigkeit soll dabei nach Adressaten der Verpflichtungen in der ReFuelEU Aviation-Verordnung differenziert werden. Damit soll erreicht werden, dass jenen Behörden die entsprechenden Zuständigkeiten übertragen werden, die mit bereits bestehenden Vollzugsaufgaben in Zusammenhang stehen.

Diesen Erwägungen folgend ist als zuständige Behörde für Luftfahrzeugbetreiber die Austro Control GmbH vorgesehen, da diese in Österreich als luftfahrtrechtliche Aufsichtsbehörde im Hinblick auf diesen Adressatenkreis bereits behördliche Funktionen ausübt. Gleiches gilt für den BMIMI in Bezug auf Flughäfen und deren Leitungsorgane sowie Flugkraftstoffanbieter.

Die Regelung in Abs. 2, welche den BMIMI gegenüber der Austro Control GmbH als Oberbehörde bestimmt, entspricht geltenden Bestimmungen des Luftfahrtrechts (vgl. etwa § 140 LFG).

Zu § 5 (Aufsicht):

Mit dieser Bestimmung soll die für die Durchführung der ReFuelEU-Aviation-Verordnung erforderliche Aufsichtstätigkeit der zuständigen österreichischen Behörden und der gemäß § 6 beauftragten Personen geregelt werden.

Abs. 1 legt den Maßstab für die Aufsichtstätigkeit fest. Gegenstand der Aufsicht ist die Einhaltung der Verpflichtungen der ReFuelEU-Aviation-Verordnung durch jene natürlichen und juristischen Personen, für die Österreich gemäß Art. 11 dieser Verordnung als zuständiger Mitgliedstaat gilt. Art und Umfang der erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen unterscheiden sich entsprechend den Verpflichtungen der jeweiligen Normadressaten. Die folgenden Absätze enthalten die näheren Vorgaben für diese Aufsichtsmaßnahmen. Mit den vorgesehenen Regelungen soll insbesondere der Verpflichtung nach Art. 10 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung zur Bereitstellung eines geeigneten Rechts- und Verwaltungsrahmens sowie den Durchsetzungsvorgaben ihres Art. 12 entsprochen werden.

Abs. 2 bestimmt den Kreis jener natürlichen und juristischen Personen, auf die sich die Befugnis zur Durchführung von Aufsichtsmaßnahmen erstreckt. Neben den von Art. 2 Abs. 1 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung erfassten Normadressaten werden auch Personen einbezogen, die an Flugkraftstoffverkaufs- und Lieferketten beteiligt sind. Der in Abs. 3 definierte Begriff der Flugkraftstoffverkaufs- und Lieferkette umfasst dabei alle Schritte von der Gewinnung der Rohstoffe bis zur Lieferung des Flugkraftstoffs an Luftfahrzeugbetreiber und Luftfahrzeugbetreiberinnen.

Die Einbeziehung der Verkaufs- und Lieferkette ist erforderlich, um die Einhaltung des für Flugkraftstoffanbieter geltenden Regelwerks der ReFuelEU-Aviation-Verordnung und der darin verwiesenen Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2018/2001 („Renewable Energy Directive“; RED) wirksam überprüfen zu können. Aus demselben Grund werden auch Personen erfasst, die Zertifizierungen und Audits vornehmen, auf die Eingaben in die Unionsdatenbank oder in mit dieser verbundene nationale Datenbanken gestützt werden. Damit soll insbesondere der in Art. 10 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung enthaltenen Verpflichtung entsprochen werden, auf nationaler Ebene den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen bereitzustellen, um zu gewährleisten, dass die von Flugkraftstoffanbietern in die Unionsdatenbank eingegebenen Angaben richtig sind und gemäß Art. 31a der Richtlinie (EU) 2018/2001 verifiziert und geprüft wurden. Eine Beschränkung der Aufsichtstätigkeit auf die Flugkraftstoffanbieter selbst würde eine wirksame Überprüfung dieser Angaben nicht in allen Fällen ermöglichen.

Abs. 4 legt die Arten von zulässigen Aufsichtsmaßnahmen fest. Ein wesentliches Element der Aufsichtstätigkeit bildet die Überprüfung der nach der ReFuelEU-Aviation-Verordnung zu erstellenden Berichte und Meldungen gemäß Z 1. Diese Berichte und Meldungen bilden eine zentrale Informationsgrundlage für die zuständigen Behörden, dienen der Datenerfassung und dem Monitoring auf Unionsebene und können Ausgangspunkt für weitere Kontrollen sein.

Z 2 ermöglicht eine systematische Überprüfung jener Prozesse und Dokumente, die der Einhaltung der Verpflichtungen der ReFuelEU-Aviation-Verordnung dienen. Dadurch soll insbesondere überprüft werden können, ob die betroffenen Personen geeignete organisatorische und dokumentarische Vorkehrungen zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen getroffen haben.

Z 3 sieht risiko- oder anlassbezogene Vor-Ort-Überprüfungen vor. Diese dienen insbesondere dem Abgleich der vorgelegten Berichte, Meldungen und Dokumente mit den tatsächlichen betrieblichen Gegebenheiten. Sie können Tanklagerbesichtigungen, die Entnahme von Kraftstoffproben und die Überprüfung ihrer chemischen und physikalischen Zusammensetzung sowie Kontrollen innerhalb der Lieferkette umfassen. Anlassbezogene Vor-Ort-Überprüfungen kommen etwa in Betracht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die vorgeschriebenen Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen nicht erreicht wurden oder ein für die Anrechnung herangezogener Kraftstoff die dafür maßgeblichen Voraussetzungen nicht erfüllt.

Abs. 5 regelt die Zuständigkeit für die Durchführung der in Abs. 4 genannten Aufsichtsmaßnahmen. Gegenüber den von Art. 2 Abs. 1 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung erfassten Personen ist grundsätzlich die nach § 4 Abs. 1 für den jeweiligen Personenkreis zuständige Behörde zur Durchführung der Aufsichtsmaßnahmen berufen. Für Personen, die an Flugkraftstoffverkaufs- und Lieferketten beteiligt sind oder die in Abs. 2 Z 3 genannten Zertifizierungen und Audits vornehmen, ist aufgrund des sachlichen Zusammenhangs mit der Aufsicht über Flugkraftstoffanbieter die gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 zuständige Behörde zuständig. Soweit Aufgaben aufgrund einer Verordnung gemäß § 6 übertragen wurden, werden die betreffenden Aufsichtsmaßnahmen von der beauftragten Person nach Maßgabe dieser Übertragung durchgeführt.

Abs. 6 regelt die Häufigkeit und die Voraussetzungen der einzelnen Aufsichtsmaßnahmen. Berichte und Meldungen gemäß Abs. 4 Z 1 sind im Rahmen ihres regelmäßigen Eingangs fortlaufend zu überprüfen.

Prozess- und Dokumentenkontrollen gemäß Abs. 4 Z 2 sind insbesondere auf Grundlage einer Risikoabschätzung stichprobenartig durchzuführen. Sie können während der Betriebszeiten auch vor Ort erfolgen, wenn dies im Hinblick auf den jeweiligen Kontrollgegenstand zweckmäßig ist.

Vor-Ort-Überprüfungen gemäß Abs. 4 Z 3 sind einerseits auf Grundlage einer Risikoabschätzung stichprobenartig vorzunehmen. Damit werden Kontrollen ermöglicht, bei denen die Auswahl der zu überprüfenden Personen und Sachverhalte nach sachlichen Risikokriterien erfolgt. Andererseits sind Vor-Ort-Überprüfungen jedenfalls dann durchzuführen, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür bestehen, dass Bestimmungen der ReFuelEU-Aviation-Verordnung oder dieses Bundesgesetzes nicht eingehalten wurden.

Abs. 7 legt die Mitwirkungspflichten der von einer Aufsichtsmaßnahme betroffenen Personen fest. Sie haben insbesondere Einsicht in ihre Aufzeichnungen zu gewähren, die erforderlichen Auskünfte zu erteilen, Ausdrucke, Kopien oder Datensätze zur Verfügung zu stellen sowie den erforderlichen Zutritt zu Betriebsstätten und Luftfahrzeugen und die Entnahme von Proben zu gestatten. Die Aufsichtsmaßnahme und die dafür gestellten Anforderungen müssen konkret bezeichnet und im Hinblick auf Gegenstand und Umfang verhältnismäßig sein. Informationen müssen nicht nochmals bereitgestellt werden, wenn sie bereits bei der zuständigen Behörde oder der gemäß § 6 beauftragten Person verfügbar oder aus einer unionsrechtlich vorgesehenen Datenbank abrufbar sind. Dadurch sollen unnötige Mehrfachanforderungen vermieden und die mit der Aufsichtsmaßnahme verbundenen Belastungen auf das erforderliche Maß beschränkt werden.

Abs. 8 verpflichtet Luftfahrzeugbetreiber und Luftfahrzeugbetreiberinnen, die für den Nachweis der Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach Art. 5 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung maßgeblichen Dokumente für mindestens vier Jahre ab ihrer Erstellung aufzubewahren. Damit wird der Empfehlung der Europäischen Kommission in Punkt 4.3 ihrer Mitteilung C/2024/5997 vom 9. Oktober 2024 Rechnung getragen. Eine ausdrückliche Aufbewahrungspflicht ist erforderlich, weil die bestehenden luftfahrtrechtlichen Vorschriften für diese Dokumente keine entsprechende Verpflichtung vorsehen.

Abs. 9 verpflichtet die gemäß § 4 zuständigen Behörden und die gemäß § 6 beauftragten Personen zur Erstattung einer Anzeige an die gemäß § 8 zuständige Verwaltungsstrafbehörde, wenn ihnen ein begründeter Verdacht auf eine Zuwiderhandlung gegen die ReFuelEU-Aviation-Verordnung oder dieses Bundesgesetz bekannt wird. Die abschließende Beurteilung, ob eine Verwaltungsübertretung vorliegt und eine Verwaltungsstrafe zu verhängen ist, obliegt der zuständigen Verwaltungsstrafbehörde.

Zu § 6 (Übertragung von Zuständigkeiten):

Abs. 1 soll den Bundesminister oder die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ermächtigen, bestimmte in § 5 genannte Aufsichtsaufgaben an spezialisierte Stellen mit entsprechender Kompetenz und den nötigen Ressourcen zu übertragen. Eine derartige Übertragung hoheitlicher Aufgaben an private Rechtsträger kann im Hinblick auf die Beaufsichtigung von Flugkraftstoffanbietern zweckmäßig sein, da diese Tätigkeit ein hohes Maß an spezialisierter technischer Expertise und Ausstattung erfordert. Durch die Einbindung derartig qualifizierter Stellen soll eine effizientere, fachgerechte und ressourcenschonende Aufgabenwahrnehmung gewährleistet werden.

In Abs. 2 soll das Verhältnis zwischen Bundesminister oder Bundesministerin und beauftragter Stelle gemäß Abs. 1 geregelt werden. Dabei soll insbesondere klargestellt werden, dass die Steuerungsverantwortung beim Bundesminister oder der Bundesministerin verbleibt.

Gemäß Abs. 3 sollen die der beauftragten Person für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben entstehenden Aufwendungen im Wesentlichen durch einen angemessenen Kostenersatz jener Personen und Unternehmen abgedeckt werden, deren Erfüllung der Verpflichtungen des Regelwerks der ReFuelEU Aviation-Verordnung durch die Tätigkeit dieser Stelle sichergestellt wird. Auch hier wird einer bereits in den nationalen Umsetzungsbestimmungen zur Umsetzung der Renewable Energy Directive (RED) etablierten Vorgangsweise gefolgt (siehe § 21 Kraftstoffverordnung 2012).

Die Angemessenheit des Kostenersatzes ist anhand des mit der jeweiligen Leistung verbundenen Aufwandes zu beurteilen. Dessen Höhe muss daher in einem sachgerechten Verhältnis zum erforderlichen Aufwand und den erbrachten Leistungen stehen. Die Verpflichtung der beauftragten Personen, dem Bundesminister oder der Bundesministerin jährlich einen detaillierten Bericht über die Festlegung und Einhebung des Kostenersatzes vorzulegen, ermöglicht eine laufende Überprüfung der angewendeten Bemessungsgrundsätze und der tatsächlich eingehobenen Beträge. Dadurch soll insbesondere gewährleistet werden, dass der Kostenersatz nach sachlichen und nachvollziehbaren Kriterien festgelegt und vergleichbare Sachverhalte nach einheitlichen Maßstäben behandelt werden. Diesem Zweck dient auch die Begrenzung des Kostenersatzes auf 10 000 Euro pro Kalenderjahr, die sich am voraussichtlichen jährlichen Aufwand für die Beaufsichtigung eines Flugkraftstoffanbieters orientiert. Die Begrenzung soll hingegen nicht gelten, wenn über einen Flugkraftstoffanbieter innerhalb der vorangegangenen zwölf Monate eine

Verwaltungsstrafe gemäß § 8 rechtskräftig verhängt wurde, da in solchen Fällen regelmäßig von einem erhöhten Aufsichtsaufwand auszugehen ist.

Durch Abs. 4 wird sichergestellt, dass die gemäß Abs. 1 beauftragten Stellen neben den in § 5 geregelten Befugnissen in die allgemeine Struktur der Amtshilfe eingebunden werden. Als Beispiel für im Rahmen der Aufsichtstätigkeit erforderliche Informationen können bei der Vollziehung des Mineralölsteuergesetzes 2022, BGBl. Nr. 630/1994 in der geltenden Fassung, durch die zuständigen Behörden erlangte Daten (etwa Angaben über die gemäß § 23 MinStG 2022 angemeldeten Mineralöl-, Kraftstoff- und Heizstoffmengen) genannt werden. Besondere Verschwiegenheits-, Geheimhaltungs- und datenschutzrechtliche Verpflichtungen bleiben dadurch naturgemäß unberührt.

Abs. 5 bestimmt jene Fälle, in welchen eine Beauftragung gemäß Abs. 1 vom Bundesminister oder der Bundesministerin zu widerrufen ist. Dies hat im Wesentlichen dann zu erfolgen, wenn eine Erfüllung der Vollziehungsaufgaben durch die beauftragte Stelle nicht mehr gewährleistet ist.

Zu § 7 (Vertretungsbefugnis):

Aufgrund der Tatsache, dass sich behördliche Akte im Rahmen der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sowie der ReFuelEU Aviation-Verordnung auch an ausländische Unternehmen richten, die mitunter nur eingeschränkt in Österreich präsent sind, sollen gemäß Abs. 1 zur Erhöhung der Rechtssicherheit gesetzliche Antrags- und Zustellbevollmächtigte normiert werden. Die Zustellung eines Bescheides soll somit insbesondere durch Übergabe an verantwortliche Piloten eines Luftfahrtunternehmens oder an sonstige im Inland anwesende namentlich bekannte Bedienstete des Unternehmens jedenfalls rechtswirksam erfolgen können.

Abs. 2 trägt der Tatsache Rechnung, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) ein eigenes elektronisches Portal für Luftfahrzeugbetreiber – das „EASA Sustainability Portal“ – eingerichtet hat, um die Übermittlung von Informationen im Zusammenhang mit der Anwendung der ReFuelEU Aviation-Verordnung zu erleichtern. Durch die Berücksichtigung dieses Portals in diesem Bundesgesetz soll der Kommunikationsaufwand sowohl für die Behörden als auch für die betroffenen Unternehmen reduziert werden.

Zu § 8 (Strafbestimmungen)

Mit den in § 8 enthaltenen Strafbestimmungen soll den differenzierten Vorgaben der ReFuelEU-Aviation-Verordnung im Hinblick auf deren Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten entsprochen werden.

Art. 12 Abs. 1 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung verpflichtet die Mitgliedstaaten im Falle von Verstößen gegen die Verordnung allgemein zur Festlegung von Sanktionen, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen. Dieser Verpflichtung trägt Abs. 1 Rechnung, der für Zuwiderhandlungen gegen Verpflichtungen der ReFuelEU-Aviation-Verordnung oder dieses Bundesgesetzes grundsätzlich die Verhängung einer Verwaltungsstrafe vorsieht. Erfasst ist damit auch die Verletzung der in § 5 Abs. 7 festgelegten Mitwirkungspflichten im Rahmen behördlicher Aufsichtsmaßnahmen. Die Zuständigkeit zur Durchführung der Verwaltungsstrafverfahren soll bei den Bezirksverwaltungsbehörden liegen. Die Regelung einschließlich des vorgesehenen Strafrahmens von bis zu 22 000 Euro orientiert sich an bestehenden luftfahrtrechtlichen Regelungen, die bereits Sanktionen für Verstöße gegen unionsrechtliche Vorschriften vorsehen (vgl. § 169 LFG).

Im Zusammenhang mit der Vollziehung der vorgeschlagenen Strafbestimmungen ist zudem ausdrücklich auf den Grundsatz „Beraten statt Strafen“ hinzuweisen. Insbesondere bei der erstmaligen Anwendung von neuen bundesgesetzlichen und unionsrechtlichen Regelungen soll im Rahmen der behördlichen Aufsichtstätigkeit der Information und Beratung der betroffenen Unternehmen besondere Bedeutung zukommen**.** Das vorrangige Ziel soll dabei sein, auf die Einhaltung der unionsrechtlichen und nationalen Verpflichtungen hinzuwirken und bei allfälligen Verstößen nach Möglichkeit bereits durch entsprechende Hinweise die Herstellung des rechtmäßigen Zustandes zu erreichen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die geltende Bestimmung des § 33a VStG verwiesen, der bei Vorliegen der dort festgelegten Voraussetzungen ein beratendes Vorgehen anstelle der unmittelbaren Verhängung einer Verwaltungsstrafe vorsieht. Die Verhängung von Verwaltungsstrafen soll somit grundsätzlich nicht im Vordergrund stehen, sondern insbesondere dort erfolgen, wo dies zur wirksamen Durchsetzung der rechtlichen Verpflichtungen erforderlich ist. Die unionsrechtlichen Anforderungen an wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen bleiben dadurch unberührt.

Die ReFuelEU-Aviation-Verordnung enthält darüber hinaus für bestimmte Verstöße besondere Vorgaben für die Berechnung der zu verhängenden Geldstrafen. So haben die Mitgliedstaaten gemäß Art. 12 Abs. 2 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung sicherzustellen, dass Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Art. 5 nicht nachkommen, ein Bußgeld zu zahlen haben, welches mindestens doppelt so hoch sein muss wie der Betrag, der sich aus der Multiplikation des jährlichen Durchschnittspreises für

Flugkraftstoff pro Tonne mit der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge ergibt. Art. 12 Abs. 4 bis 6 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung enthält entsprechende besondere Vorgaben für bestimmte Verstöße von Flugkraftstoffanbietern. Dabei knüpft die Berechnung der Mindesthöhe des Bußgeldes je nach Art des Verstoßes insbesondere an die jeweilige Fehlmenge und die aktuellen Kraftstoffpreise an.

Abs. 2 trägt diesen unmittelbar an die Mitgliedstaaten gerichteten Vorgaben Rechnung. In jenen Fällen, für die Art. 12 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung ausdrücklich eine Mindeststrafe vorsieht, bestimmt sich die Mindesthöhe der Geldstrafe somit nach der jeweils anwendbaren Bestimmung dieser Verordnung. Die Höchststrafe wird dabei mit dem Doppelten der auf diese Weise ermittelten Mindesthöhe festgelegt. Von der den Mitgliedstaaten eingeräumten Möglichkeit, höhere Mindeststrafen vorzusehen, soll kein Gebrauch gemacht werden. Der allgemeine Strafrahmen des Abs. 1 ist in diesen Fällen somit nicht anzuwenden.

Abs. 3 enthält ergänzende Vorgaben für die Bemessung der nach Abs. 2 zu verhängenden Geldstrafen. Neben den allgemeinen Strafbemessungsgründen des VStG sind insbesondere Art, Dauer, wiederholtes Auftreten und Schwere des Verstoßes sowie die sonstigen nach Art. 12 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung maßgeblichen Umstände zu berücksichtigen. Damit soll insbesondere sichergestellt werden, dass die innerhalb des vorgesehenen Strafrahmens festgesetzte Geldstrafe im Einzelfall verhältnismäßig ist und zugleich eine wirksame und abschreckende Wirkung entfaltet. Soweit für die Berechnung der Geldstrafe Referenzpreise für Flugkraftstoff maßgeblich sind, sind die entsprechenden Angaben des jeweils aktuellen technischen Berichts der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit gemäß Art. 13 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung heranzuziehen. Dadurch soll eine unionsweit einheitliche und nachvollziehbare Berechnungsgrundlage gewährleistet werden.

Die Abs. 4 und 5 sollen die unmittelbare Verhängung von Geldstrafen gegen juristische Personen und eingetragene Personengesellschaften ermöglichen. Dies ist erforderlich, weil die Verpflichtungen der ReFuelEU-Aviation-Verordnung insbesondere Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter treffen, die regelmäßig als juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften organisiert sind. Eine Beschränkung der Strafbarkeit auf die gemäß § 9 VStG verantwortlichen natürlichen Personen würde daher dem unionsrechtlichen Erfordernis wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen gegen die verpflichteten Unternehmen nicht hinreichend Rechnung tragen.

Nach Abs. 4 setzt die Verantwortlichkeit der juristischen Person oder eingetragenen Personengesellschaft voraus, dass der Verstoß durch eine Person in Führungsposition begangen wurde. Als maßgebliche Führungsposition gilt dabei eine Stellung, die mit einer Vertretungs-, Entscheidungs- oder Kontrollbefugnis innerhalb der juristischen Person oder eingetragenen Personengesellschaft verbunden ist.

Abs. 5 erfasst darüber hinaus Fälle, in denen der Verstoß von einer anderen für die juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft tätigen Person begangen wurde, seine Begehung jedoch durch mangelnde Überwachung oder Kontrolle seitens einer in Abs. 4 genannten Person ermöglicht wurde. Damit werden auch Organisations- und Aufsichtsmängel erfasst, die eine Zuwiderhandlung gegen die Verpflichtungen der ReFuelEU-Aviation-Verordnung oder dieses Bundesgesetzes ermöglicht haben.

Abs. 6 stellt auch im Sinne der jüngsten Judikatur des EuGH (vgl. EuGH 29. Jänner 2026, C-291/24, Steiermärkische Bank und Sparkassen AG u.a.) klar, dass die Verhängung einer Geldstrafe gegen die juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft nicht davon abhängt, dass zuvor oder gleichzeitig ein Verwaltungsstrafverfahren gegen die natürliche Person geführt oder diese rechtskräftig bestraft wird. Die Verwaltungsstrafbehörde hat das der juristischen Person oder eingetragenen Personengesellschaft zurechenbare Verhalten der natürlichen Person jedoch im Verfahren festzustellen. Wurde wegen desselben Verstoßes bereits eine Verwaltungsstrafe gegen die juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft verhängt, ist von einer zusätzlichen Bestrafung der nach § 9 VStG verantwortlichen natürlichen Person abzusehen. Dadurch soll eine unverhältnismäßige Kumulation von Sanktionen wegen desselben Verstoßes vermieden werden.

Abs. 7 stellt sicher, dass Zuwiderhandlungen von Luftfahrzeugbetreibern und Flugkraftstoffanbietern, für die Österreich nach der ReFuelEU-Aviation-Verordnung als zuständiger Mitgliedstaat gilt, auch dann nach diesem Bundesgesetz verfolgt werden können, wenn die maßgeblichen Handlungen oder Unterlassungen ganz oder teilweise außerhalb des Bundesgebietes gesetzt wurden. Die Regelung ist erforderlich, weil die unionsrechtlich festgelegte Verantwortlichkeit des zuständigen Mitgliedstaates nicht ausschließlich an einen im Inland gelegenen Tatort anknüpft. Ohne eine ausdrückliche Regelung könnte die Anwendung des in § 2 VStG verankerten Territorialitätsprinzips dazu führen, dass Österreich die ihm nach der ReFuelEU-Aviation-Verordnung zugewiesenen Durchsetzungsaufgaben nicht in allen Fällen wahrnehmen kann. Die Bestimmung orientiert sich insoweit an vergleichbaren luftfahrtrechtlichen Regelungen über die Strafbarkeit von im Ausland begangenen Verwaltungsübertretungen (vgl. § 169 Abs. 3 LFG). Eine eigene Regelung zur örtlichen Zuständigkeit ist im Hinblick auf die geltende Regelung des § 27 Abs. 2a VStG hingegen nicht erforderlich. Auf Grund des regelmäßig grenzüberschreitenden Charakters der betreffenden

Sachverhalte wird in der Bestimmung zudem ausdrücklich klargestellt, dass das in Art. 50 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankerte Verbot der Doppelbestrafung unberührt bleibt.

Zu § 9 (Widmung von Geldstrafen):

Mit dieser Regelung soll der Bestimmung des Art. 12 Abs. 10 der ReFuelEU Aviation-Verordnung entsprochen werden, der vorsieht, dass die Verwendung der Einnahmen aus Bußgeldern oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen zur Unterstützung von Forschungs- und Innovationsprojekten im Bereich der nachhaltigen Flugkraftstoffe im Luftverkehr (SAF), der Erzeugung von SAF oder von Mechanismen, die eine Überbrückung der Preisunterschiede zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen ermöglichen, durch die Mitgliedstaaten anzustreben ist.

Zu § 10 (Inkrafttreten):

Abs. 2 sieht vor, dass § 3 Abs. 1 mit 1. Jänner 2025 in Kraft tritt. Damit wird die zeitliche Geltung der nationalen Bestimmung über die Zuordnung der Eigenschaft als Flugkraftstoffanbieter an den Beginn der Anwendbarkeit der entsprechenden Verpflichtungen der Verordnung (EU) 2023/2405 angeglichen. Gemäß Art. 18 dieser Verordnung gelten insbesondere die Verpflichtungen nach Art. 4 und die Berichtspflichten nach Art. 10 seit 1. Jänner 2025.

Die einheitliche Zuordnung der Verpflichtungen für das gesamte, mit 1. Jänner 2025 beginnende Berichtsjahr soll vermeiden, dass innerhalb desselben Berichtszeitraums unterschiedliche Rechtspersonen als Flugkraftstoffanbieter behandelt werden könnten. Dies ist insbesondere deshalb erforderlich, weil die nach Art. 10 zu meldenden Daten den gesamten Berichtszeitraum erfassen und die Einhaltung der Bereitstellungspflichten nach Art. 4 für diesen Zeitraum beurteilt wird.

Die rückwirkende Anordnung dient damit der durchgängigen und eindeutigen Zuordnung der unionsrechtlichen Verpflichtungen ab dem Beginn ihrer Anwendbarkeit. Sie bewirkt dabei keine rückwirkende Begründung oder Verschärfung einer verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortlichkeit.

Zu § 11 (Vollziehung):

Die vorgeschlagene Betrauung des Bundesministers oder der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes entspricht der in der Anlage zu § 2 Teil 2 Abschnitt I des Bundesministeriengesetzes 1986 – BMG festgelegten Ressortzuständigkeit für Angelegenheiten des Verkehrswesens bezüglich der Luftfahrt. Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG.