

Herrn Sektionschef
Dipl-Ing Günter Liebel
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenring 1
1010 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189
1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900269
E up@wko.at
W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
BMLFUW-UW.1.3.2/0450-V/4/2012	Up/038/Pl/Mi	3451	22.01.2013
20.12.2012	Mag. Isabella Plimon		

Novelle Klimaschutzgesetz - STELLUNGNAHME

Sehr geehrter Herr Sektionschef,

Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt zu der vorliegenden Novelle des Klimaschutzgesetzes wie folgt Stellung:

1. HINTERGRUND

Das Klimaschutzgesetz sieht nach § 3 eine Aufteilung der festgelegten Höchstmengen von Treibhausgasemissionen vor. Wie im Anhang 2 des Gesetzes festgehalten, soll die übermittelte Tabelle den Handlungsbedarf für den Verpflichtungszeitraum 2013 bis 2020 in Österreich darlegen.

Festzuhalten ist, dass im nationalen Klimaschutzkomitee zu den vorliegenden Sektorzielen keine Einigung erzielt werden konnte. Auch ist kritisch anzumerken, dass die im vorliegenden Dokument vorgelegten Sektorziele weder explizit mit Maßnahmen noch mit Budgetmitteln hinterlegt sind. Eine Beurteilung dieses Gesetzesvorhabens ohne Nennung von Maßnahmen ist unmöglich und widerspricht den grundlegendsten Anforderungen an einen Gesetzesentwurf. Aus Sicht der WKO ist es daher nicht zweckmäßig, eine Aufteilung für die Höchstmengen von Treibhausgasemissionen zu beschließen, ohne dass zumindest zeitgleich Maßnahmen zur Reduzierung vorgeschlagen bzw. festgelegt werden.

Intransparent erscheint auch, dass die 15a-BVG, die den „Verantwortlichkeitsmechanismus“ bzw. die zukünftige Lastenteilung zwischen Bund und Ländern regeln soll, nicht zeitgleich in Begutachtung geschickt wurde. Ohne diese Hintergrundinformation erscheint die Bewertung einer zukünftigen Sektoraufteilung wenig sinnvoll.

Wichtig zu erwähnen ist auch, dass einige der betroffenen Sektoren auch direkt von dem erst kürzlich zur Begutachtung ausgeschickten Bundes-Energieeffizienzgesetz betroffen sind.

Essenziell ist aus Sicht der WKO, dass Maßnahmen und Sektorziele des Klimaschutzgesetzes Wachstum nicht behindern, sondern die zugeteilten Emissionskontingente Wirtschaftswachstum erlauben. Die Bewertung der Erläuterung, dass die übermittelten Sektorziele keine Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort Österreich bzw. finanzielle Auswirkungen haben, ist aus Sicht der WKO zurückzuweisen.

Das vorliegende Gesetz ist auch vor dem Hintergrund zu bewerten, dass es neben der EU nur noch wenige Staaten gibt, die sich zu verbindlichen Reduktionszielen verpflichtet haben. Schon jetzt sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union nur noch für etwa 12 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Dieser Anteil wird sich bis 2050 weiter verringern. Demgegenüber geht der Rest der Welt inklusive wichtiger Emittenten, wie China oder die USA, aber keinerlei Reduktionsverpflichtungen ein. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten und in Anbetracht des internationalen Wettbewerbs geraten wir dadurch zusehends in eine Schieflage. Die vor kurzem bekannt gegebene Investition der voestalpine in den USA ist eine erste Auswirkung dieser verfehlten EU-Politik. Für die europäische Klimapolitik besteht dringender Bedarf nach einer deutlichen Kurskorrektur.

2. ZU DEN EINZELNEN VORSCHLÄGEN IM DETAIL - DIE SEKTORZIELE

SEKTOR GEBÄUDE

Der Gebäudesektor hat das Potenzial, effizient und mit Wertschöpfungseffekten in Österreich zur Emissionsreduktion bis 2020 und darüber hinaus beizutragen. Ambitionierte Maßnahmen in diesem Sektor sind essentiell um die Forderungen der WKO nach KSG-Sektorzielen die Wirtschaftswachstum nicht behindern auch umzusetzen, sondern sogar beflügeln!

Gleichzeitig ist jedoch darauf hinzuweisen, dass gerade die zunehmende Verschärfung im Bereich der Gebäudeenergieeffizienz im geförderten Wohnbau zu massiven Problemen führen wird. Zum einen ist mit der immer höherwertigeren Bauausführung eine nahezu lineare Steigerung der Herstellungskosten verbunden, zum anderen werden die Mittel für Wohnbauförderung in vielen Bundesländern gekürzt. Durch diese Kostenschere wird es bereits kurzfristig dazu kommen, dass entweder im Rahmen der Förderungsrichtlinien die vorgesehenen Energieeffizienzmaßnahmen bei der Herstellung von Gebäuden nicht zu verwirklichen sind oder der geförderte Wohnbau massiv eingeschränkt wird.

Beides ist aus Sicht der Wirtschaft inakzeptabel. Es wäre daher hoch an der Zeit, dass sich die Bundesländer auch untereinander darauf verständigen könnten, die in Folge der gesteigerten Energieeffizienzmaßnahmen steigenden Baukosten auch in einer Steigerung der Wohnbauförderung zu reflektieren. So wäre eine Wiedereinführung der Zweckbindung der Wohnbauförderung ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Auch die Bundesförderaktion zur thermischen Sanierung kann nur funktionieren wenn die Länder diese Aktion verstärken und nicht im Gegenzug ihre Anstrengungen zurückfahren. Nur dann kann eine notwendige Sanierungsquote von mindestens 3% in Österreich erreicht werden. Damit diese Maßnahmen greifen ist auch Anpassungen im Wohnrecht zur Forcierung der thermischen Sanierung in Angriff zu nehmen.

Im Gegensatz zu ambitionierten Zielen in den anderen Sektoren kurbeln Maßnahmen im Bereich der thermischen Gebäudesanierung die österreichische Wirtschaft an. Die Industrie kann zum Beispiel mit Dämmstoffen, energieeffizienten Kunststofffenstern, effiziente Beleuchtungssteuerung und energieeffizienten Heizungs- und Kühlanlagen entsprechende Produkte anbieten und somit einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen liefern.

SEKTOR VERKEHR

Der Verkehrsbereich bekennt sich zur klimafreundlichen Mobilität. Das im Klimaschutzgesetz (KSG) vorgesehene Sektorziel für den Verkehr von 20,37 Mio t CO₂ jährliche Emissionsmenge im Jahr 2020 ist als äußerst ambitioniert zu sehen. Als ambitioniert ist das vorliegende Ziel auch deshalb zu bewerten, da die Emissionsreduktion bis 2020 eine Trendumkehr gegenüber den aktuellen BaU-Szenarien des Sektors bis 2020 unterstellt.

Eine rein sektorale Betrachtung des Verkehrs trägt der vernetzten Realität der Wirtschaft nicht Rechnung. Die Emissionen des Verkehrssektors sind (stark) konjunkturabhängig und entstehen zu mehr als einem Drittel aus Transportaufträgen von Industrie und Gewerbe. Fahrten sind insbesondere im Bereich der Wirtschaft oder bestimmter Pendler kein Selbstzweck.

Dies wird auch durch das „Pendlerpauschale“ hinterlegt deren - aus klimapolitischer Sicht notwendige Ökologisierung - man in der aktuellen Diskussion leider verabsäumt hat.

Maßnahmen, die eine bestimmte Stimulation in eine bestimmte Richtung (zB weniger/mehr Fahrleistung) erzeugen sollen, haben daher nur begrenzten Effekt. Dieser Kausalität - die Verursachung der Emission liegt in der Wirtschaftsleistung anderer Sektoren - müsste auch bei allfälligen Sanktionen des Verkehrssektors Rechnung getragen werden.

Mit dem Mengenziel verbundene Sektormaßnahmen müssen verhältnismäßig und wirtschaftsverträglich sein. Maßnahmen, die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes beeinträchtigen, weil zB die Kosten für Produktion und Dienstleistungen unverhältnismäßig erhöht oder die Anreise in die Tourismusregionen beeinträchtigen, werden abgelehnt.

Die Festlegung gesetzlicher Mengenziele für den Verkehrssektor bis zum Jahr 2020 anhand langjähriger Prognosen ist uE automatisch mit großen Unsicherheiten behaftet. Die europaweit gültigen Rahmenbedingungen für Biokraftstoffe ändern sich gerade massiv. Die österreichische Kraftstoffverordnung, die derzeit ein Substitutionsziel für fossile Otto- und Dieselmotoren von 8,45 Prozent bis 2020 vorsieht, wird bis in den nächsten Jahren uE mehrmals novelliert werden.

Dazu kommen noch monetäre Überlegungen: Studien belegen, dass CO₂-Reduktionspotenziale im Verkehr viel schwieriger lukriert werden können und je Tonne CO₂ eindeutig mehr kosten als Maßnahmen in anderen Sektoren (Gebäude). Während Maßnahmen im Verkehr (wie Steuererhöhungen, Fahrverbote) die Wirtschaft bremsen und Wirtschaftsabläufe (wichtiger Branchen) beeinträchtigen würden, können sie in anderen Sektoren (Gebäudesanierung) zu einer Belebung der Wirtschaft führen.

Nicht die Verteuerung des Verkehrs darf auf dem Weg zur Erreichung des Zielwertes von 20,37 Mio t CO₂ im Jahr 2020 im Vordergrund stehen, sondern wirtschaftliche Anreize für eine klimafreundliche Mobilität (beispielsweise Prämien zur Fuhrparkerneuerung mit nachweislicher Emissionsreduktion zB durch Erdgasfahrzeuge, Elektromobilität). Auch Änderungen von Technikregelungen und deren Anpassung an die praktischen Erfordernisse (Gewichtstoleranzen, Gewichtsgrenzen, Fahrzeugabmessungen) würden zu Niemandes Lasten gehen und Reduktionspotenzial besitzen.

Im Sinne der Volkswirtschaft ist solchen Maßnahmen der Vorrang zu geben, die nicht auf anderer Seite zu Beeinträchtigungen führen, sondern zu mehrfachen win-win Situationen führen (Umwelt, Nutzer, Arbeitsplätze).

Während die Entwicklung künftiger Inlandsverkehre eher absehbar sind, kann die Entwicklung im Bereich des sog „Tanktourismus“ (dzt 30 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs) nicht (acht Jahre) vorausgesehen werden, weil unterschiedliche Preisniveaus bei Treibstoffen gegenüber

dem Ausland nur teilweise von Österreich beeinflusst werden können. Zudem ist ein höherer Tanktourismus mit willkommenen höheren Einnahmen im Budget verbunden.

Aufgrund der sich ständig ändernden Rahmenbedingungen auf europäischer und nationaler Ebene ist eine seriöse Planbarkeit über fast eine Dekade nicht gegeben. Die sich permanent ändernden gesetzlichen Grundlagen ermöglichen aus heutiger Sicht keine endgültige (punktgenaue) Bewertung der THG-Reduktionsziele für den Sektor Verkehr. CO₂-Mengenziele für die einzelnen Sektoren mit der Genauigkeit von 10 000 Tonnen, wie für den Verkehr mit 20,37 Mio t CO₂ jährliche Emissionsmenge im Jahr 2020, werden sicherlich nicht exakt erreicht werden können

Für eine seriöse Bewertung des CO₂-Sektorzieles für den Verkehr ist es uE unerlässlich, aktuelle Entwicklungen in einigen Bereichen (Biokraftstoffe, Schienengüterverkehr), die möglicherweise bisher noch nicht ausreichend in die Diskussion einfließen konnten, ebenfalls zu erörtern.

Biokraftstoffe

Einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor sollte der vermehrte Einsatz von Biokraftstoffen liefern. Dies wurde bereits im Rahmen der Energiestrategie Österreich, an der auch Experten der Wirtschaft (Mineralölindustrie) mitarbeiteten, festgehalten. Wir weisen jedoch in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die EU-Kommission Mitte Oktober einen Vorschlag zur Änderung der RL Erneuerbarer Energien (RED) und der Kraftstoffqualitäts-RL (FQD) vorgelegt hat, mit dem wesentliche Änderungen hinsichtlich der europaweiten Verwendung von Biokraftstoffen inkl der Nachhaltigkeitskriterien vorgeschlagen werden. Der Richtlinienvorschlag sieht beispielsweise bis 2020 eine Deckelung von Biokraftstoffen, die aus Getreide, Zucker- oder Ölpflanzen hergestellt werden, bei 5 Prozent (energetisch) vor. Die restlichen 5 Prozent auf das 10 Prozent erneuerbare Energie Ziel der bestehenden RED im Verkehrssektor sollten dann zum großen Teil durch die Verwendung von „advanced biofuels“ (zB Biokraftstoffe aus Holz, Stroh, Industrieabfällen, Altspeiseöl, Tierfette, Algen) erreicht werden. Aus heutiger Sicht ist jedoch eine europaweite Verfügbarkeit von „advanced biofuels“ in ausreichender Menge als äußerst unwahrscheinlich anzusehen. Der Unsicherheitsfaktor heruntergebrochen auf Österreich beträgt 700 000 Tonnen CO₂.

Ökonomische Anreize

Im Rahmen der sog Ökonomische Anreize sind (derzeit noch nicht konkret formulierte) Änderungen bei den Abgaben (inkl möglicher Steuererhöhungen, Verschärfung von Bonus-Malus-Systemen) zu erwarten. Belastungen der Wirtschaft (zB durch Verteuerung der fahrleistungsabhängigen Kosten im Personen- und Güterverkehr), die die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen, werden abgelehnt. Anreizsysteme (zB Prämien zur Fuhrparkerneuerung) werden jedoch begrüßt. Beim möglichen CO₂-Reduktionspotential ergibt sich eine Schwankung zwischen einer und drei Mio Tonnen CO₂ je nach (Ausrichtung bzw Schärfe des) Maßnahmenmix.

Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr planen die ÖBB derzeit eine Rücknahme des Leistungsangebots. Bei der Rail Cargo Austria (RCA) werden derzeit - aus betrieblichen Gründen - umfassende Kostensenkungsprogramme umgesetzt. Sanierungsmaßnahmen werden insbesondere vorgenommen: bei Verladestellen am Bahnhof (Schließung, Tarifierhöhung) seit 2010, im nationalen Intermodalverkehr (Container mit Vor-/Nachlauf auf Straße) seit 2011 (verringerte Terminalanbindung, Tarifierhöhung), bei der Anschlussbahnförderung (Rückführung ab 2012), bei der Rollenden Landstraße (Einstellung von Verbindungen) Ende 2012, im Wagenladungsverkehr (Maßnahmen für Einzelwagen, Wagengruppen), bei den Neben- und Regionalbahnen (Schließung seit mehreren Jahren), im Stückgutversand (Nationales Bahnexpress-Service zT nur mehr per Lkw) sowie eine Anpassung

der Trassentarife (Güterverkehr vs Personenverkehr). Hinzu kommt noch die Aufhebung des Sektoralen Fahrverbots in Tirol (Aufhebung durch EUGH im Dezember 2011).

Verluste im Schienenverkehr schlagen sich im CO₂-Ausstoß der Sektoren nieder. Im Schienenverkehr erzeugt der Gütertransport 5,4 g CO₂ pro Tonnenkilometer, im Straßengüterverkehr 112 g CO₂ pro Tonnenkilometer. Aufgrund der Konjunkturdelle (in der Wirtschaftskrise betrug der Rückgang 4 Mrd tkm) und den Sanierungsmaßnahmen der RCA AG fiel der Modalsplit 2009 auf unter 30 Prozent. Derzeit liegt er bei etwas über 30 Prozent im Landverkehr. Das Verkehrsministerium geht jedoch von einem Anteil des Schienengüterverkehrs beim Modal Split von 40 Prozent gegenüber der Straße im Jahr 2025 ausgeht. Die Schwankungsbreite beträgt mehrere hunderttausend Tonnen CO₂.

Sonstige wirtschaftsverträgliche Maßnahmenvorschläge

Der von der WKÖ übermittelte Vorschlag „Höhere Gewichtstoleranzen und höhere Gewichtsgrenzen sowie Fahrzeugabmessungen im Straßengüterverkehr“ (Punkt 30 der WKÖ-Position) wurde nicht in die Maßnahmenliste des BMVIT aufgenommen. Wie bereits in früheren Stellungnahmen angeführt, ließe sich mit einer Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes um 10 Prozent (von 40t auf 44t) für den Transport von mineralischen Rohstoffen sowie daraus hergestellten Erzeugnissen bzw Baumaterialien eine jährliche Einsparung von 59 000 t CO₂ erzielen. Im Bereich des lokalen Güterverkehrs sehen wir keine Konkurrenz der Straße zur Schiene. Wirtschaftsverträgliche Maßnahmen, die sich einfach umsetzen lassen, sollten genutzt werden.

Betrachtung von Sondereffekten im Zusammenhang mit Verkehrsaufkommen

Sportveranstaltungen wie eine Ski-WM bringen zwar eine kurzfristig höhere Verkehrsbelastung, aber einen langfristigen Image- und Nächtigungszuwachs wie das Beispiel St. Anton zeigt, was es abzuwägen gilt. Fahrverbote (gem StVO oder IG-Luft) führen häufig zu Umwegverkehren oder verhindern Veranstaltungen (wie Oldtimerfahrten), von denen wirtschaftliche Impulse ausgehen. Mittels gezielter Ausnahmen könnte Abhilfe geschaffen werden (zB für Fahrzeuge mit teuren Spezialaufbauten, geringer Fahrleistung).

Hingewiesen sei darauf, dass das Verkehrsministerium - im Zuge der Veröffentlichung des Gesamtverkehrsplans - von einer Verringerung des Energieverbrauchs im gesamten Verkehrssektor bis 2025 um 13 Prozent (im Vergleich zu 2010) ausgeht (ohne Luftfahrt). Bis 2025 sollen die Treibhausgasemissionen um fast 20 Prozent (19 Prozent) im Vergleich zu 2010 verringert werden (ohne Tanktourismus).

SEKTOR ABFALL

Die Zielvorgaben im Anhang 2 für den Sektor „Abfallwirtschaft“ ist mit einer Absenkung von 11% im Vergleich zu anderen Sektoren sehr hoch. Folgt man der vorliegenden Prognose des Umweltbundesamtes, kann das Ziel, bis zum Jahr 2020 eine Reduktion auf ca. 2,4 Mio. t CO₂ - Äquivalente zu erreichen, voraussichtlich schon bei bestehenden Maßnahmen sogar noch übertroffen wird. Abschließend kann das vorliegende Sektorziel nicht bewertet werden.

SEKTOR ENERGIE UND INDUSTRIE

Zu ambitionierte Ziele im produzierenden Sektor, der dem internationalen Wettbewerb unterliegt können zu Wachstumseinbußen führen. Gerade im Bereich der Industrie gilt es zu bedenken, welche verheerenden klimatischen Folgen durch eine Abwanderung der Produktion in Länder außerhalb der EU zu erwarten wäre. Eine bloße Verlagerung von Treibhausgasemissionen in andere Regionen kann und darf nicht das Ziel eines Klimaschutzgesetzes sein. Als ambitioniert ist

das vorliegende Ziel auch deshalb zu bewerten, da die Emissionsreduktion bis 2020 eine Trendumkehr gegenüber den aktuellen BaU-Szenarien des Sektors bis 2020 unterstellt.

Die österreichische Industrie befindet sich derzeit noch immer in der Krise. Überspannte Sektorziele und Maßnahmen würden die Position der Unternehmen weiter verschlechtern. Die Industrie entwickelt Innovationen und Technologien, die den Wandel in eine CO₂-arme Zukunft ermöglichen und muss daher auch gestärkt und gefördert werden. Erneute Kostenbelastungen müssen unbedingt vermieden werden! Ständige Verschärfungen im Bereich der Klimapolitik haben drastische Auswirkungen auf den Industriestandort Österreich und führen über kurz oder lang zur Abwanderung der Industrie aus Österreich.

Vor diesem Hintergrund fordern wir einen Abbau der Warteschlange und eine Mittelaufstockung der Förderung klima- und energierelevanter Investitionen österreichischer Unternehmen in der Umweltförderung im Inland ein. Mit Beginn der Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 erwarten wir auch einen substanziellen Beitrag des Klima- und Energiefonds insb. die produzierenden Unternehmen bei Ihrer Zielerfüllung mit Förderaktionen zu unterstützen. Eine weitere sinnvolle Maßnahme zum Ankurbeln von Investitionen und dem Erreichen des CO₂-Ziels des Sektors, wäre die Umsetzung einer Energieabgabentlastung bei Eigenstromerzeugung aus KWK.

Ohne einhergehende Beschlüsse über Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele wird die wirtschaftliche Unsicherheit weiter zunehmen und das Wirtschaftswachstum gehemmt. Im Lichte der anhaltenden Wirtschaftskrise in Europa ist jegliche neue Unsicherheit zu vermeiden.

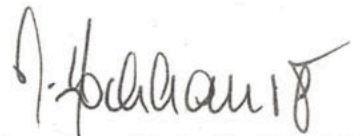
3. ZUSAMMENFASSUNG

Schon bisher ist es der österreichischen Wirtschaft gelungen, CO₂-Emissionen vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln. Dieser Trend setzt sich auch weiterhin fort. Im europaweiten Vergleich pro erwirtschafteten BIP je emittierter Tonne CO₂ nimmt Österreich - ohne Atomkraft - einen Spitzenplatz ein. Österreich startet also auch im CO₂-Bereich von einem hohen Effizienzniveau und hat sich gleichzeitig ein ambitioniertes Reduktionsziel (-16%) bis 2020 gesetzt. Es sind jene Maßnahmen zu forcieren, die das Wirtschaftswachstum unterstützen. Belastende Maßnahmen, die Investitionen in Österreich erschweren und somit das Wachstum unterdrücken, sollen unterbleiben.



Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin