

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Gesetzentwurfs:

Mit der Verordnung (EU) Nr. 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr („Initiative ReFuelEU Aviation“), ABl. 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) 2018/2002 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 Luftverkehrsbetreiber, Kraftstoffanbieter und Flughäfen. So werden etwa Luftverkehrsbetreiber verpflichtet, an Unionsflughäfen einen Mindestanteil ihres Kraftstoffs zu beziehen, Kraftstoffanbieter 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:

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 Luftverkehrsbetreiber 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 Luftverkehrsbetreibern – zur Verfügung stellt.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen):

Diese Regelung verweist ausdrücklich auf Artikel 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 Artikel 3 Nummer 3 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung unterscheidet sich deutlich von jener in Artikel 3 Nummer 13 der Verordnung (EU) 2018/1139 (EASA-Grundverordnung).

Zu § 3 (Flugkraftstoffanbieter):

Artikel 3 Nummer 19 der Verordnung (EU) 2023/2405 („ReFuelEU Aviation-Verordnung“) enthält keine komplette eigenständige Legaldefinition des Begriffs des „Flugkraftstoffanbieters“, sondern verweist im Wesentlichen auf die Begriffsbestimmung der Richtlinie (EU) 2018/2001 („RED II“ beziehungsweise RED III in der neuesten Version). Gemäß Art. 3 Nummer 19 der ReFuelEU Aviation-Verordnung ist nämlich als Flugkraftstoffanbieter ein „Kraftstoffanbieter im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 38 der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Flugkraftstoff oder Wasserstoff für die Luftfahrt an einem Flughafen der Union bereitstellt“, anzusehen. Die in Artikel 2 Absatz 2 Nummer 38 der Richtlinie (EU) 2018/2001 enthaltene Begriffsbestimmung erfasst wiederum unter dem Begriff des Kraftstoffanbieters „jede Rechtsperson, die für die Abgabe von Kraftstoff an einer Verbrauchsteuerstelle zuständig ist oder – sofern keine Verbrauchsteuer anfällt oder in anderen hinreichend begründeten Fällen – jede andere von einem Mitgliedstaat benannte Rechtsperson“.

Diese unionsrechtliche Begriffsbestimmung eröffnet den Mitgliedstaaten demnach einen Gestaltungsspielraum in „hinreichend begründeten Fällen“ zur Bestimmung abweichender nationaler Definitionen. Diese wäre somit vor allem in Konstellationen relevant, in denen der Anknüpfungspunkt „Verbrauchssteuerstelle“ nicht einschlägig oder nicht sachgerecht ist.

Mit der vorgeschlagenen Regelung in Abs. 1 soll der unionsrechtlich eröffnete Gestaltungsspielraum genutzt werden, da ein wörtliches Verständnis der Definition aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 zu Unklarheiten und Widersprüchen bei der Anwendung der ReFuelEU Aviation-Verordnung in Österreich führen könnte. Eine unveränderte Übernahme der Begriffsbestimmung aus der Richtlinie könnte nämlich unter Umständen dazu führen, dass Inhaber von Steuerlagern an Flughäfen als Flugkraftstoffanbieter gelten. Dadurch wären in Österreich Unternehmen erfasst, die beim Verkauf des Kraftstoffs an Luftfahrtunternehmen in der Regel nicht unmittelbar beteiligt sind und denen die für die Erfüllung der umfangreichen Pflichten der ReFuelEU Aviation-Verordnung erforderlichen Informationen und Dokumente nicht vorliegen.

Die Klarstellung erscheint daher sachlich gerechtfertigt, dass sich der Status als Flugkraftstoffanbieter an das Eigentum am Flugkraftstoff vor dessen Entnahme aus dem Tanklager knüpft. Damit wird sichergestellt, dass jene Unternehmen als Flugkraftstoffanbieter gelten, die aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit bereits über die erforderlichen Daten verfügen, um die in der ReFuelEU Aviation-Verordnung vorgesehenen umfangreichen Dokumentations- und Berichtspflichten sachgerecht erfüllen zu können. Dadurch wäre sowohl dem Wortlaut („Flugkraftstoff...bereitstellt“) als auch dem Normzweck der Bestimmungen der ReFuelEU Aviation Verordnung am besten 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 die in Art. 11 der ReFuelEU Aviation-Verordnung von den Mitgliedstaaten geforderte Benennung der zuständigen nationalen Behörden. Die behördliche Zuständigkeit soll dabei nach den jeweiligen Adressaten der entsprechenden Verpflichtungen in der ReFuelEU Aviation-Verordnung differenziert werden. Damit soll erreicht werden, dass jenen Behörden die Zuständigkeiten übertragen werden, die mit bereits bestehenden Vollzugsaufgaben in Zusammenhang stehen.

Diesen Erwägungen folgend ist als zuständige Behörde für Luftverkehrsbetreiber 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 Umsetzung der ReFuelEU Aviation-Verordnung erforderliche Aufsichtstätigkeit der zuständigen österreichischen Behörden geregelt werden.

In Abs. 1 wird der Maßstab für die behördliche Kontrolltätigkeit – die Einhaltung der Verpflichtungen der ReFuelEU Aviation-Verordnung – festgelegt. Das hat auch zur Folge, dass der Umfang der Tätigkeit sich je nach Adressaten unterscheidet: die Aufsichtsmaßnahmen gegenüber Kraftstoffanbietern haben den Vorgaben der ReFuelEU Aviation-Verordnung entsprechend erheblich umfangreicher zu sein als etwa gegenüber Flughafenleitungsorganen. Umfang und Art dieser Kontrolltätigkeit ergeben sich aus den detaillierten Vorgaben in den nachfolgenden Abs. 2 bis 7. Mit diesen Regelungen soll den Vorgaben der ReFuelEU Aviation-Verordnung, die von den Mitgliedstaaten ausdrücklich die Einrichtung eines entsprechenden „Rechts- und Verwaltungsrahmens“ zur Sicherstellung der Einhaltung der darin enthaltenen Verpflichtungen verlangen (vgl. deren Art. 10 und 12), entsprochen werden.

In Abs. 2 wird der Kreis jener Stellen definiert, auf die sich die behördliche Aufsichtstätigkeit erstrecken soll. Neben den in Art. 2 Abs. 1 der ReFuelEU Aviation-Verordnung ausdrücklich genannten Normadressaten soll sich die Befugnis zu Aufsichtsmaßnahmen auch auf alle jene Unternehmen, die an Luftkraftstoffverkaufs- und Lieferketten beteiligt sind, erstrecken. Der mit der Regelung in Abs. 3 definierte Begriff der Lieferkette bezeichnet dabei alle Stufen der Wertschöpfung, die ein Produkt von der Rohstoffgewinnung über die Verarbeitung und den Transport bis hin zum Endkunden (also die Luftfahrtunternehmen) durchläuft. Dies ist erforderlich, um die effektive Überprüfung der Einhaltung des komplexen Regelwerks für Flugkraftstoffanbieter in der ReFuelEU Aviation-Verordnung mit seinen Verweisen auf die Richtlinie (EU) 2018/2001 („Renewable Energy Directive“; RED) sicherzustellen. Aus dem gleichen Grund sollen gegebenenfalls auch Zertifizierungsstellen, die Zertifizierungsdienste für Rohstoffe und Kraftstoffe erbringen, von der Aufsichtstätigkeit der zuständigen Behörde für Flugkraftstoffanbieter erfasst sein. Mittels dieser Regelung soll insbesondere die in Art. 10 der ReFuelEU Aviation-Verordnung enthaltene Verpflichtung erfüllt werden, die Mitgliedstaaten ausdrücklich verpflichtet, den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene bereitzustellen, um zu gewährleisten, dass die von den Flugkraftstoffanbietern in diese Unionsdatenbank eingetragenen Angaben richtig sind und gemäß Artikel 31a der Richtlinie (EU) 2018/2001 verifiziert und geprüft wurden. Eine Beschränkung der behördlichen Aufsichtstätigkeit auf Flugkraftstoffanbieter würde der genannten unionsrechtlichen Verpflichtung zuwiderlaufen.

Abs. 4 enthält Regelungen darüber, welche Arten von Aufsichtsmaßnahmen den zuständigen Behörden zur Verfügung stehen. Als zentrales Element der Aufsichtstätigkeit ist dabei die Überprüfung der Berichte gemäß Z 1 anzusehen. Die entsprechenden in der ReFuelEU Aviation-Verordnung detailliert geregelten Berichts- und Meldepflichten betreffen alle Adressaten dieser Verordnung. Diese Berichte und Meldungen bilden gemäß dem System der ReFuelEU Aviation-Verordnung die primäre Informationsquelle für Behörden, sind die Basis für Datenbanken und Monitoring auf Unionsebene und können nicht zuletzt Ausgangspunkt für vertiefte Kontrollen sein. Z 2 nennt systematische Überprüfungen von Unternehmen, die eine generelle Überprüfung von Prozessen und Dokumenten gewährleisten sollen. Eine Vor-Ort-Inspektion im Sinne von Z 3 sollte in der Regel dem physischen Abgleich von Realität und Dokumentation dienen und daher in der Regel anlassbezogen erfolgen (zum Beispiel: es besteht der Verdacht, dass dem Flugkraftstoff zu wenig SAF beigemischt wurde oder der verwendete SAF für die Anrechnung nicht zulässig ist).

Mit Abs. 5 soll die behördliche Zuständigkeit für die Durchführung von Aufsichtsmaßnahmen klargestellt werden. Für alle nicht in Art. 2 Abs. 1 der ReFuelEU Aviation-Verordnung genannten Personen kann eine Zuständigkeit auf Grund des zu Abs. 2 beschriebenen inhaltlichen Zusammenhangs nur bei der für Flugkraftstoffanbieter zuständigen Behörde bestehen.

Abs. 6 bestimmt die Häufigkeit der in Abs. 3 genannten Aufsichtsmaßnahmen der zuständigen Behörden. Es wird dabei zwischen regelmäßigen, stichprobenhaften und anlassbezogenen Kontrollen unterschieden. Die Überprüfung der Berichte und Meldungen nach Abs. 4 Z 1 hat laufend zu erfolgen, da diese Daten wie oben ausgeführt die zentrale Grundlage für die behördliche Aufsichtstätigkeit bilden. Prozess- und Dokumentenkontrollen sollen gemäß Z 2 stichprobenartig, auf Basis einer Risikoabschätzung und vorzugsweise während der Betriebszeiten erfolgen. Vor-Ort-Überprüfungen (Z 3) sind hingegen dann durchzuführen, wenn es konkrete Hinweise auf Verstöße gegen Verpflichtungen gibt.

Abs. 7 legt ausdrückliche Mitwirkungsverpflichtungen der von der Aufsicht betroffenen Personen fest. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die zuständigen Behörden alle nötigen Zugänge und

Informationen erhalten, um die Einhaltung der Bestimmungen der ReFuelEU Aviation-Verordnung angemessen überprüfen zu können.

Abs. 8 normiert eine spezifische Verpflichtung für Luftfahrzeugbetreiber, nämlich die Aufbewahrung der für den Nachweis der Erfüllung von Verpflichtungen aus der ReFuelEU Aviation-Verordnung relevanten Dokumentation für einen Zeitraum von wenigstens vier Jahren. Damit wird einer Empfehlung der Europäischen Kommission in deren Mitteilung der C/2024/5997 vom 9. Oktober 2024 gefolgt (vgl. Punkt 4.3. dieses Dokuments). Die Regelung ist erforderlich, weil bestehende luftfahrtrechtliche Regelungen in diesem Zusammenhang keine derartige Verpflichtung enthalten.

Abs. 9 verpflichtet die Aufsichtsbehörden und gemäß § 6 beauftragten Stellen, festgestellte Verstöße gegen Bestimmungen der ReFuelEU Aviation-Verordnung oder dieses Bundesgesetzes an die gemäß § 9 zuständige Verwaltungsstrafbehörde zu melden.

Zu § 6 (Übertragung von Zuständigkeiten):

Abs. 1 soll den Bundesminister oder die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ermächtigen, bestimmte Vollziehungsaufgaben, die mit der Aufsichtstätigkeit gegenüber Flugkraftstoffanbietern in Zusammenhang stehen, an spezialisierte Stellen mit entsprechender Kompetenz und den nötigen Ressourcen zu übertragen. Eine derartige Übertragung hoheitlichen 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 könnte 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.

In Abs. 3 soll nach Abschluss des Begutachtungsverfahrens eine Regelung betreffend die durch die Aufsichtstätigkeit verursachten Aufwendungen der beauftragten Stelle aufgenommen werden.

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.

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 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 (Verordnungsermächtigung):

Mit dieser Bestimmung soll der Bundesminister oder die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Erlassung ausführender Regelungen mittels Verordnung ermächtigt werden. Nähere Festlegungen in Bezug auf bestimmte Aspekte dieses Bundesgesetzes könnten nämlich etwa auf Grund von Erfahrungen aus der Vollzugspraxis oder auch Entwicklungen auf Unionsebene erforderlich sein.

Zu § 9 (Strafbestimmung)

Mit der Strafbestimmung soll den differenzierten Vorgaben der ReFuelEU Aviation-Verordnung im Hinblick auf deren Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten entsprochen werden. Die unionsrechtliche Verordnung verpflichtet die Mitgliedstaaten zunächst – wie im Unionsrecht üblich – allgemein zur Verhängung von Sanktionen, die „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sein müssen. Dieser Verpflichtung trägt die Regelung in Abs. 1 Rechnung, welcher für sämtliche Verstöße gegen die Bestimmungen der ReFuelEU Aviation-Verordnung sowie dieses Bundesgesetzes – etwa bei Verletzung

der gemäß § 5 Abs. 7 gebotenen Mitwirkungspflicht im Rahmen von Aufsichtsmaßnahmen – die Verhängung einer Verwaltungsstrafe vorsieht. Der vorgesehene Strafraum orientiert sich an bestehenden luftfahrtrechtlichen Regelungen, die Sanktionen für Verstöße gegen diverse unionsrechtliche Vorschriften bereits vorsehen (vgl. § 169 LFG).

Die ReFuelEU Aviation-Verordnung enthält jedoch auch Regelungen, die für bestimmte Verstöße gegen darin enthaltene Verpflichtungen den Mitgliedstaaten auferlegen, „Bußgelder“ in einer Mindesthöhe zu verhängen. So hat etwa gemäß Art. 12 Abs. 2 der ReFuelEU Aviation-Verordnung jeder Luftfahrzeugbetreiber, der den Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommt, ein Bußgeld zu zahlen, 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“. Die Regelungen in Art. 12 Abs. 4 bis 6 der ReFuelEU Aviation-Verordnung enthalten zudem ähnliche Regelungen für bestimmte Verstöße von Flugkraftstoffanbietern, in welchen den Mitgliedstaaten Mindesthöhen auf die bereits beschriebene Weise vorgegeben werden. Abs. 2 trägt diesen an die Mitgliedstaaten gerichteten Vorgaben Rechnung, indem Verwaltungsstrafen in den in der Verordnung ausdrücklich genannten Fällen in der in dort vorgesehenen Mindesthöhe vorgesehen werden sollen, als Höchststrafe ist deren doppelte Höhe vorgesehen. Die vom Unionsrecht eröffnete Möglichkeit, höhere Mindeststrafen vorzusehen, soll keine Anwendung finden.

Abs. 3 stellt klar, dass in jenen Fällen, in denen die Höhe der zu verhängenden Verwaltungsstrafe vom Kraftstoffpreis abhängt (vgl. die Ausführungen zu Abs. 2), für die Preisbemessung der jeweils aktuelle technische Bericht der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) gemäß Art. 13 der ReFuelEU Aviation-Verordnung maßgeblich ist.

Zu § 10 (Widmung von Geldstrafen):

Mit dieser Regelung soll der Bestimmung des Art. 12 Abs. 10 der ReFuelEU Aviation-Verordnung entsprochen werden, der vorsieht, dass die 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, verwendet wird.

Zu § 11 (Inkrafttreten):

Absatz 2 sieht für § 3 Abs. 1, in dem der Begriff des Flugkraftstoffanbieters unter Ausnutzung des unionsrechtlich gewährten Gestaltungsspielraums klargestellt wird (vgl. die obigen Ausführungen zu § 3), ein rückwirkendes Inkrafttreten mit 1. Jänner 2025 vor. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die entsprechenden Bestimmungen der ReFuelEU Aviation-Verordnung, die sich auf Flugkraftstoffanbieter beziehen, gemäß deren Art. 13 im Wesentlichen bereits mit 1. Jänner 2025 in Kraft getreten sind. Angesichts der auf diesen Stichtag bezogenen Berichtszeiträume für Flugkraftstoffanbieter (vgl. etwa Art. 10 der ReFuelEU Aviation-Verordnung) erscheint die vorgeschlagene Regelung erforderlich, da ein Wechsel oder auch nur Unklarheiten betreffend die Person des oder der Berichtsverpflichteten während eines laufenden Berichtszeitraums nicht sachgerecht erscheint.

Zu § 12 (Vollziehung):

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes soll der Bundesminister oder die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betraut werden. Dies gründet sich im Wesentlichen auf der Erwägung, dass der Inhalt der vorgeschlagenen Regelungen sich spezifisch auf den Luftverkehr bezieht. Das Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt ist gemäß Anlage zu § 2 Teil 2 lit. I des Bundesministeriengesetzes 1986 (BMG) dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zugewiesen. Entsprechend gründet sich auch das vorgeschlagene Bundesgesetz auf dem verfassungsrechtlichen Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt“).