Rechtsanwaltskanzlei | Krömer

Rechtsanwalt Dr. Peter Krömer | Rechtsanwältin Mag.ª Michaela Krömer, LL.M. (Harvard)

Gebühreneinzugsermächtigung
AEV IBAN: AT11 2025 6000: 0006 1903

An den Verfassungsgerichtshof
Freyung 8
1010 Wien
Per Web- ERV
Samt Beilagen

Wien, 20.2.2020

1. Antragstellerin em. Univ. Prof. Dr. Helga Kromp-Kolb,
[redacted]

2. Antragstellerin Veronika Winter, [redacted]

3. Antragsteller [redacted]

4. Antragsteller	Mag Alexander Egit, [redacted]
5. Antragsteller	Chris Lohner, [redacted]
6.- 8063 Antragsteller	Laut Datei übertragen per VfGH Datencloud
Alle vertreten durch:	Mag.ª Michaela Krömer Riemerplatz 1 3100 St. Pölten Code R209317 Dr. Peter Krömer Rechtsanwalt Riemerplatz 1 3100 St.Pölten Code R200967
Antragsgegner	Bundesregierung p.A Bundeskanzleramt 1014 Wien, Ballhausplatz 2

Wegen: § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994,
§ 10 Abs 2 Z 6 UStG 1994
§ 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995
§ 4 Abs 2 Z 5 MineralölsteuerG 1995
§ 5 Abs 2 Z 3 MineralölsteuerG 1995
§ 12 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995
§ 12 Abs 2 MineralölsteuerG 1995
§ 12 Abs Z 4 MineralölsteuerG 1995
§ 15 Abs 3 MineralölsteuerG 1995
§ 52 Abs 2 Z 4 MineralölsteuerG 1995
§ 54 Abs 3 MineralölsteuerG 1995
§ 64c Abs 1, 2 MineralölsteuerG 1995
§ 64i Abs 1, 2 MineralölsteuerG 1995
§ 64r MineralölsteuerG 1995
Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur näheren Regelung der steuerbegünstigten Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen (Luftfahrtbegünstigungsverordnung) idF BGBl. II Nr. 185/2017

INDIVIDUALANTRAG gem Art 140 Abs 1 B-VG

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 4

1. Vollmachtsbekanntgabe 8

2. Einleitung 8

3. Darstellung der Sach- und Rechtslage im Überblick 10

3.1. Relevante Auszüge aus dem Umsatzsteuergesetz 1994 11

3.1.1. Zur umsatzsteuerlichen Behandlung von grenzüberschreitendem Personenverkehr 14

3.1.2. Europarechtliche Grundlage und Historie des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG: 19

3.2. Mineralölsteuergesetz 1995 (im Nachstehenden „MineralölsteuerG 1995“) 21

3.2.1. Europarechtliche Grundlagen -eine innerstaatliche Besteuerung von Kerosin ist EU-rechtskonform 30

3.3. Anwendbarkeit der Grundrechte-Charta („GRC“) sowie der Europäischen Menschenrechtskonvention („EMRK“) 32

3.4. Relevante nationale und europäische (Staats-)Zielbestimmungen 33

4. Zum konkreten Sachverhalt 35

4.1. Zur ersten Antragstellerin 36

4.2. Zur zweiten Antragstellerin 36

4.3. Zum dritten Antragsteller 38

4.4. Zu Antragstellern 4 bis 8.063 39

5. Bekämpfte Normen 41

5.1. Im UStG 1994 42

5.2. Im Mineralölsteuergesetz 43

6. Ausführungen zur Antragslegitimation 56

6.1. Zur unmittelbaren Betroffenheit der Antragsteller 56

6.1.1. Unmittelbare Betroffenheit Antragsteller 1 bis 651 bezüglich § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 56

6.1.2. Unmittelbare Betroffenheit der Antragsteller 1 bis 4 und 652 bis 8.063 bezüglich § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 58

6.2. Zur rechtlichen Betroffenheit der Antragsteller 60

6.2.1. Verletzung des verfassungsrechtlich gewährleisteten Rechtes auf Gleichheit – Gleichheitsgrundsatz- gem Art 2 StGG und Art 7 B-VG sowie unionsrechtlichen Grundrecht Art 20 GRC 61

6.2.1.1. Die steuerliche Ungleichbehandlung liegt nicht im öffentlichen Interesse 64

6.2.1.2. Das öffentliche Interesse wird durch Staatszielbestimmungen definiert 68

6.2.2. Rechtliche Betroffenheit der Antragsteller auf Grund der Verletzung des verfassungsrechtlich gewährleisteten und unionsrechtlichen Grundrecht gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC – aktive Verletzung der staatlichen Schutzpflicht gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC 69

6.2.3. Die vorhersehbare Lebensbedrohung der Klimakrise ist für die Antragsteller konkret spürbar 72

6.2.4. Rechtliche Betroffenheit der Antragsteller eins und drei auf Grund der Verletzung des verfassungsrechtlich gewährleisteten und unionsrechtlichen Grundrecht Art 8 EMRK und Art 7 GRC – aktive Verletzung der staatlichen Schutzpflicht 75

6.3. Zur aktuellen Betroffenheit der Antragsteller 81

7. Zur Unzumutbarkeit eines Umweges 82

8. Darlegung der materiellen Bedenken 85

8.1. § 6 Abs 1 Z 3 d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 verletzten das Gleichheitsgebot gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG 86

8.2. Die Ausnahmeregelung des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 ist unsystematisch 88

8.3. Die Ausnahmeregelung des § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 ist unsystematisch 92

8.4. Die Regelungen des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 sind sachlich unbegründet und nicht im öffentlichen Interesse 93

8.4.1. Die Lenkungssteuern schaffen ein klimaschädliches Normverhalten ... 99

8.4.2. Die Begünstigung stehen im Widerspruch zu Österreichs eingegangenen Verpflichtungen zur Bekämpfung des Klimakrise 102

8.5. Mit dem Voranschreiten der Klimakrise muss der Gesetzgeber spätestens jetzt seiner grundrechtlichen Schutzpflicht nachkommen 103

8.6. Der Staat ist angesichts der Klimakrise zur Ergreifung von geeigneten Schutzmaßnahmen gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC verpflichtet: 109

8.7. Nur zum heutigen Zeitpunkt gesetzte Schutzmaßnahmen sind geeignet die Antragsteller vor den lebensbedrohenden Auswirkungen der Klimakrise zu schützen 110

8.7.1. Der Staat ist angesichts der Klimakrise zur Ergreifung von geeigneten Schutzmaßnahmen gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC verpflichtet 115

8.7.2. Die Folgen der Klimakrise beeinträchtigen nachweislich die Gesundheit und das Wohlbefinden der ersten Antragstellerin und des dritten Antragstellers 121

8.7.3. Es liegen keine staatlichen Rechtfertigungsgründe für den Grundrechtseingriff gem 8 EMRK und Art 7 GRC vor 124

8.7.4. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 schaden dem wirtschaftlichen Wohl, und stehen dem Schutz der Gesundheit diametral entgegen 125

8.7.5. Die Untätigkeit anderer Staaten stellt keinen Rechtfertigungsgrund dar 128

8.7.6. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und
§ 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 stehen dem öffentlichen Interesse diametral entgegen 130
9. Weiteres zu berücksichtigen 133
9.1. Das Recht auf eine intakte Umwelt ist ein ziviles Recht gem Art 6 EMRK 135
9.2. Art 13 EMRK verpflichtet zur Schaffung eines Rechtsweges um Grundrechtsverletzungen in Folge der Klimakrise geltend machen zu können 135
10. Verstoß gegen Art 37 GRC – Anregung auf Einleitung eines Vorabentscheidungsverfahrens an den Gerichtshof der Europäischen Union 137
11. Aufhebungsbegehren 149
12. Liste der vorgelegten Beilagen: 151

1. Vollmachtsbekanntgabe

Die vollständige Liste der 8.063 Antragsteller samt der erteilten Vollmacht sowie Bahntickets bzw. Bahncard wird dem Verfassungsgerichtshof VfGH Cloud in Rücksprache mit Dipl.-Ing. Richard Schmid, Leiter Abteilung 5 - IKT Management, übermittelt. Im Rubrum angeführt werden die sogenannten Erstantragsteller, das sind einerseits Personen, die betreffend die Folgen der Klimakrise eine besondere Betroffenheit aufweisen, sowie Personen, die diesen „Sammel-Individualantrag" aktiv getragen und vertreten haben. Zu einigen Personen, die sich dem Sammelantrag angeschlossen haben, werden Bahntickets und Bahncards als Beilage per Web- ERV vorgelegt. So gewünscht kann jederzeit eine schriftliche Vollmacht samt entsprechenden Bahntickets und Bahncards für jeden der 8.060 Antragsteller dem Verfassungsgerichtshof auch in Papierform übermittelt werden. Eine derartige Übermittlung per Web-ERV war auf Grund des Datenvolumens leider technisch nicht möglich.

Angemerkt wird, dass sich von den 8.060 Antragstellern, die sich dem gegenständlichen Antrag angeschlossen haben und nicht im Rubrum angeführt sind, 651Antragsteller dem Antrag betreffend die Aufhebung des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG1994 samt damit im Rechtszusammenhang stehenden Bestimmungen, sowie 7.409 Antragsteller dem Antrag betreffend die Aufhebung des § 4 Abs 1 Z 1 MineralösteuerG samt damit im Rechtszusammenhang stehenden Bestimmungen, angeschlossen haben.

2. Einleitung

Der Klimawandel ist kein bloßer Wandel. Anders als bei einem schlichten „Wandel" ändert sich das Klima nicht gemächlich. Es ist auch keine bloße wertungsneutrale Änderung. Vielmehr handelt es sich um eine manifeste Krise des Klimas, das sich rasant und eindeutig zum Schlechteren verändert. Folgen der vom Menschen verursachten Erderwärmung stellen bereits jetzt eine Bedrohung des menschlichen Lebens und der Gesundheit dar. So urteilte auch der niederländische Verfassungsgerichtshof am 20.12.2019, dass die niederländische Regierung angesichts der Klimakrise zur Reduktion von CO_2– Emissionen um mindestens 25%

Prozent im Vergleich zum Basisjahr verpflichtet ist.[1] Eine Verpflichtung die gemäß des niederländischen Höchstgerichts *Hooge Raad* auf Grund der staatlichen Gewährleistungspflichten des Art 2 und Art 8 EMRK besteht.[2]

Allein in Österreich haben 7 Gemeinden, 2 Städte und ein Bundesland im Jahr 2019 den Klimanotstand ausgerufen.[3] Die Dringlichkeit und Bedeutung wird auch unterstrichen durch den Beschluss des österreichischen Nationalrates vom 26.9.2019 mit dem in Österreich der „Klimanotstand/Climate Emergency" ausgerufen wurde.[4]

Im Folgenden erstatten die Antragsteller einen kurzen Überblick über die für den gegenständlichen Individualantrag relevanten Fakten und maßgeblichen Regelungsrahmen.

[1] Urgenda Foundation vs the State of the Netherlands, C/09/456689/ HA ZA 13-1396. **Beilage ./1**
[2] Ibid.
[3] Michaelerberg-Pruggern (Stmk), Perchtoldsdorf (NÖ), Traiskirchen (NÖ), Hart bei Graz (Stmk), Steyregg (OÖ), Hartberg (Stmk), Kufstein (Tir), sowie das Land Vorarlberg.
[4] Österreichischer Nationalrat vom 26.9.2019, Erklärung des Climate Emergency (935/A(E)), www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/A/A_00935/index.shtml (15.12.2019).

3. Darstellung der Sach- und Rechtslage im Überblick

Vor dem Hintergrund der Klimakrise und der seitens der Republik Österreich diesbezüglich eingegangenen Verpflichtungen[5], nimmt dieser Antrag Bezug auf nachstehende Gesetzesbestimmungen, die eine unterschiedliche rechtliche Behandlung von Bahn- und Flugverkehr vorsehen.

Der Verkehr ist in Österreich derzeit der Sektor mit der größten Abweichung zum sektoralen Ziel der nationalen Klimastrategie.[6] Im Jahr 2017 lagen die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs bei 23,64 Millionen Tonnen und damit um 1,6 Mio. Tonnen über dem Ziel laut Klimaschutzgesetz.[7] die Emissionen aus dem Luftverkehr in den EU-15 zwischen 1990 und 2006 mehr als verdoppelt.[8]

Österreich wurde von der Europäischen Kommission aufgefordert, eine vollständige Liste aller Subventionen und staatlichen Förderungen zu übermitteln, die klimaschädliche Aspekte haben. Die Frist zur Erstellung dieser Liste ist bereits abgelaufen, die Nachfrist endete mit Dezember 2019. Eine entsprechende Nachreichung ist im Begutachtungsentwurf des Nationalen Klima- und Energieplans jedoch nicht enthalten gewesen, weshalb davon auszugehen ist, dass diese Liste erneut nicht an die Kommission übermittelt wird. Das Fehlen der Liste stellt einen bloß unionsrechtlichen Verstoß dar und ist nicht gegenständlich. Einen Entwurf für eine solche Liste erstellte bereits 2016 das WIFO[9] und listet darin die gegenständliche Umsatzsteuerbefreiung, sowie die Befreiung von Kerosin von der Steuerlast als besonders klimaschädlich.

---

[5] Etwa Übereinkommen von Paris, BGBl III 2016/197.
[6] Umweltbundesamt, Klimaschutzbericht 2019, 602018.
[7] Ibid.
[8] Umweltbundesamt, Austrian National Inventary Report 2012, zit. nach Kromp-Kolb u.a., Österreichischer Sachstandsbericht Klimakrise 2014, 181. **Beilage. /2**
[9] *WIFO/Kletzan-Slamanig/Köppl*, Umweltschädliche Subventionen in den Bereichen Energie und Verkehr, www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=58977&mime_type=application/pdf., S 611. **Beilage ./3**

Festgehalten wird, dass den bekämpften Normen kein unmittelbar anwendbares Unionsrecht entgegensteht und somit ein Eingriff in die Rechtssphäre im Sinn des Art. 140 Abs. 1 B-VG in Betracht kommt.[10]

3.1. Relevante Auszüge aus dem Umsatzsteuergesetz 1994[11]

§ 6 UStG 1994 lautet wie folgt, der aufzuhebende Teil ist von den Antragstellern hervorgehoben:

> "*Steuerbefreiungen*
> *§ 6. (1) Von den unter § 1 Abs. 1 Z 1 fallenden Umsätzen sind steuerfrei:*
>
> 1. *Die Ausfuhrlieferungen (§ 7) und die Lohnveredlungen an Gegenständen der Ausfuhr (§*
>
> *2.die Umsätze für die Seeschiffahrt und für die Luftfahrt (§ 9);*
> *3. a)*
> *die Beförderungen von Gegenständen im grenzüberschreitenden Beförderungsverkehr und im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr und andere sonstige Leistungen, wenn sich die Leistungen*
> *aa)*
> *auf Gegenstände der Einfuhr in das Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Union beziehen und die Kosten für diese Leistungen in der Bemessungsgrundlage für die Einfuhr (§ 5) enthalten sind oder*
> *bb)*
> *unmittelbar auf Gegenstände der Ausfuhr beziehen oder auf eingeführte Gegenstände beziehen, die im externen Versandverfahren in das Drittlandsgebiet befördert werden;*

[10] Anwendungsvorrang: vgl. VfSlg 15 771, 16 127 u.a.
[11] BGBl 1994/663 idF BGBl I 2019/104 (UStG 1994).

b)

die Beförderungen von Gegenständen nach und von den Inseln, die die autonomen Regionen Azoren und Madeira bilden;

c)

*sonstige Leistungen, die sich unmittelbar auf eingeführte Gegenstände beziehen, für die zollamtlich eine vorübergehende Verwendung im Inland, ausgenommen die Gebiete Jungholz und Mittelberg, bewilligt worden ist, und der Leistungsempfänger ein ausländischer Auftraggeber (§ 8 Abs. 2) ist. Dies gilt nicht für sonstige Leistungen, die sich auf Beförderungsmittel, Paletten und Container beziehen**;***

d)

die Beförderungen von Personen mit Schiffen und Luftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Beförderungsverkehr, ausgenommen die Personenbeförderung auf dem Bodensee.

Lit. a bis c gelten nicht für die im § 6 Abs. 1 Z 8, 9 lit. c und 13 bezeichneten Umsätze und für die Bearbeitung oder Verarbeitung eines Gegenstandes einschließlich der Werkleistung im Sinne des § 3a Abs. 3. Die Voraussetzungen der Steuerbefreiung der lit. a bis c müssen vom Unternehmer buchmäßig nachgewiesen sein.“

Folgende Wortfolgen sind ebenfalls aufzuheben:

In § 10 Abs 3 Z 9 UStG 1994 die Wortfolge „**, soweit nicht § 6 Abs. 1 Z 3 anzuwenden ist**“ aufzuheben.

3.1.1. Zur umsatzsteuerlichen Behandlung von grenzüberschreitendem Personenverkehr

Unter Personenbeförderung gemäß § 3a Abs 10 UStG 1994 ist eine Leistung zu verstehen, deren Hauptzweck auf eine der Raumüberwindung dienenden Fortbewegung von Personen gerichtet ist. Demnach fallen ähnliche Leistungen, deren Hauptzweck anderer Art ist (zB Sport oder Unterhaltung) nicht unter die Personenbeförderungsleistungen. Personenbeförderungen liegen somit zB bei: Transporten im Luft-, Schiffs-, Eisenbahn- und Busverkehr, Bergbahnen, Seilbahnen, Sessel- und Skiliften, Vergnügungsfahrten, Stadtrundfahrten und Schiffsrundfahrten vor.[12] Auch die unmittelbar mit der Personenbeförderung im Zusammenhang stehenden unselbständigen Nebenleistungen, wie zB die Beförderung von Reisegepäck, die Beförderung von Autos im Reisezugverkehr, die Sitzplatzreservierung und die Beförderung von Begleittieren, sind als unselbstständige Nebenleistung von der Personenbeförderung umfasst. [13]

Grenzüberschreitend ist eine Personenbeförderung, wenn sich die Beförderungsleistung auf das Inland und das Ausland erstreckt.[14] Unter Ausland ist unionsrechtlich sowohl das Drittland, als auch das übrige Gemeinschaftsgebiet zu verstehen.[15] Das trifft auch auf den Transitverkehr zu – selbst dann, wenn die Reise unterbrochen wird (zB Zwischenlandung bei einem Flug). Maßgeblich ist stets der Inhalt des Beförderungsvertrags. Liegen sowohl Anfangs- als auch Endpunkt der Personenbeförderung im Inland, handelt es sich um keine grenzüberschreitende Personenbeförderung.

Gem § 3a Abs 10 UStG 1994 unterliegt im Falle einer grenzüberschreitenden Personenbeförderung, nur der inländische Streckenanteil der österreichischen Umsatzsteuer, und zwar gem § 10 Abs 2 Z 6 UStG 1994 einem ermäßigten Steuersatz von 10 Prozent. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 befreit allerdings auch

---

[12] *Ruppe/Achatz,* Umsatzsteuergesetz[5] §10 Tz 101.
[13] *Ruppe/Achatz,* Umsatzsteuergesetz[5] § 6 Tz 32.
[14] §3a Abs 10 UStG
[15] §3a Abs 10 UStG, *Ecker/Epply/Rößler/Schwab,* Kommentar zu Mehrwertsteuer, TZ 730 zu § 6 UStG 1994

diesen Leistungsteil, im Falle der Beförderung von Personen mit Schiffen oder Luftfahrzeugen. Ausgenommen ist die Personenbeförderung auf dem Bodensee.

Es handelt sich bei dieser Befreiung für Luftfahrtzeuge um eine ***echte Steuerbefreiung***, da diese Befreiung nicht zum Verlust des Vorsteuerabzugs des Luftverkehrs führt.[16]

Ergänzend wird angemerkt, dass gem § 6 Abs 2 UStG iVm § 9 Abs 2 Z 1 UStG gewerbliche Leistungen im Zusammenhang mit Luftverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland, die im entgeltlichen Luftverkehr überwiegend grenzüberschreitende Beförderung oder Beförderungen auf ausschließlich im Ausland gelegenen Strecken durchführen, gänzlich von der Umsatzsteuer befreit sind. [17] Es muss sich bei hierbei um Leistungen im Zusammenhang mit Luftfahrtzeugen handeln, die zur Verwendung durch Unternehmer bestimmt sind. Gem § 9 Abs 2 Z 1 UStG und gem den Umsatzsteuerrichtlinien AÖF 2002/233 in der derzeit geltenden Fassung, Rn1141-1142a, erstellt die Finanzverwaltung per Erlass Listen von Luftfahrtunternehmen mit dem Sitz im Inland, die diese Voraussetzungen erfüllen[18], wobei bis zur Aufnahme eines Unternehmens in die Liste noch zusätzlich Sonderregelungen gelten[19]. De facto bedeutet dies, dass alle im Inland tätigen Luftverkehrsunternehmen nach Auffassung der Finanzverwaltung unter die Bestimmung des § 9 Abs 2 Z 1 UStG fallen und deren Umsätze gem § 9 Abs 2 UStG echt umsatzsteuerbefreit sind.

Anders ist die Situation umsatzsteuerrechtlich bei der Eisenbahn. Bei grenzüberschreitenden Personenbeförderungen unterliegt der inländische Streckenteil der Umsatzsteuer, da keine Ausnahmeregelung besteht. Die rein

---

[16] Vgl. § 12 Abs 3 UStG, Regierungsvorlage über die Besteuerung der Umsätze, Umsatzsteuergesetz 1994 - UStG1994.
[17] *Doralt/ Ruppe/ Erke-Rabel*, Grundriss des österreichischen Steuerrechtes Band 2[8], Rz 359.
[18] AÖF 2005/190 bezugnehmend auf EuGH vom 16.9.2004, Rs C-382/02 „ *Cimber Air A/S*. 31. Liste der begünstigten Luftverkehrsunternehmer - Stand 1. Jänner 2018 https://findok.bmf.gv.at/findok?execution=e6s1&segmentId=9d68e4ad-f275-4c23-9afa-26d749db40e1, **Beilage ./4**
[19] Rn 1142a.

inländische Personenbeförderung unterliegt einem Steuersatz von 10 Prozent. Umsätze der Eisenbahn iSd § 6 Abs 2 UStG iVm 9 Abs 2 UStG, selbst wenn sie grenzüberschreitend tätig ist, sind ebenfalls nicht umsatzsteuerbefreit.

Bemessungsgrundlage bei einer grenzüberschreitenden, steuerpflichtigen Personenbeförderung per Eisenbahn, ist grundsätzlich das (Netto)Entgelt. Wird ein einheitliches Entgelt für die grenzüberschreitende Personenbeförderung verrechnet, die sowohl in Österreich als auch im Ausland steuerbar ist, dann ist die Aufteilung des Entgelts im Verhältnis der Kilometeranzahl vorzunehmen. Konkret bedeutet dies, dass bei einem für eine idente Strecke ident hohem Kilometerpreis, der eisenbahnfahrende Endverbraucher in jedem Fall 10 % mehr für sein Ticket zahlen muss, als der fliegende Endverbraucher. Dies obwohl bei einer identen km Strecke, die CO_2 Emission der Eisenbahn um ein Vielfaches geringer ist als die CO_2 Emission des Flugzeugs:[20]

[20] Umweltbundesamt, Emissionskennzahlen; www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf (19.02.2020). **Beilage ./5**

Rechtsanwaltskanzlei | Krömer

Rechtsanwalt Dr. Peter Krömer | Rechtsanwältin Mag.ª Michaela Krömer, LL.M. (Harvard)

aktualisiert Mai 2019

PERSPEKTIVEN FÜR UMWELT & GESELLSCHAFT **umweltbundesamt**

bezogen auf Besetzungs-/Auslastungsgrad (g/Pkm bzw. g/Tkm)			Emissionskennzahlen Datenbasis 2017												Verbrauch in kWh/Pkm oder Tkm	
			Direkte Emissionen in g/Pkm oder Tkm				Indirekte Emissionen in g/Pkm oder Tkm**				Gesamte Emissionen in g/Pkm oder Tkm					
			CO_2-Äquivalente***	CO_2	NO_x	Partikel****	CO_2-Äquivalente	CO_2	NO_x	Partikel****	CO_2-Äquivalente	CO_2	NO_x	Partikel****	spezf. Verbrauch	KEA*****
STRASSE	PKW Durchschnitt B+D*	g/Pkm	146,6	145,5	0,46	0,008	69,9	63,2	0,13	0,022	216,5	208,7	0,59	0,030	0,58	0,83
	PKW Benzin (B)*	g/Pkm	145,8	145,4	0,10	0,002	81,3	74,9	0,15	0,026	227,1	220,2	0,26	0,029	0,57	0,87
	PKW Diesel (D)*	g/Pkm	147,4	146,0	0,61	0,010	64,1	57,5	0,12	0,020	211,5	203,5	0,73	0,030	0,59	0,81
	BEV (Ö. Stromaufbringung inkl. Importen)	g/Pkm	0,0	0,0	0,00	0,000	95,9	90,1	0,14	0,017	95,9	90,1	0,14	0,017	0,18	0,50
	BEV (Ö. Stromproduktionspark)	g/Pkm	0,0	0,0	0,00	0,000	84,5	78,9	0,12	0,017	84,5	78,9	0,12	0,017	0,18	0,45
	BEV Ökostrom (Umweltzeichen 46 Strom)	g/Pkm	0,0	0,0	0,00	0,000	51,6	47,6	0,10	0,017	51,6	47,6	0,10	0,017	0,18	0,43
	LKW LNF (< 3,5 t) (D)*	g/Tkm	643,5	638,5	2,52	0,087	265,7	238,7	0,49	0,081	909,3	877,2	3,01	0,168	2,57	3,51
	LKW SNF (< 18 t) (D)*	g/Tkm	284,5	279,3	1,56	0,027	86,5	76,4	0,16	0,022	371,0	355,7	1,72	0,049	1,17	1,42
	LKW SNF (> 18 t) (D)*	g/Tkm	115,0	113,7	0,58	0,009	38,3	34,0	0,07	0,010	153,3	147,7	0,65	0,019	0,48	0,59
	Sattelzüge (40 t) (D)*	g/Tkm	49,5	48,9	0,10	0,002	16,7	14,8	0,03	0,004	66,1	63,7	0,13	0,006	0,20	0,26
	Durchschnitt LKW SNF (> = 3,5t - 40t) D*	g/Tkm	66,4	65,5	0,22	0,004	21,7	19,2	0,04	0,006	88,0	84,7	0,26	0,009	0,27	0,34
	Reisebus (D)*	g/Pkm	43,2	42,7	0,19	0,003	14,6	13,0	0,03	0,004	57,9	55,8	0,21	0,007	0,17	0,22
	Linienbus (ÖV) (D inkl. E)*	g/Pkm	37,5	37,0	0,23	0,003	13,8	12,4	0,02	0,004	51,3	49,4	0,25	0,007	0,15	0,19
BAHN	Personenverkehr (PV) Schiene in Ö	g/Pkm	5,4	5,4	0,11	0,003	9,0	8,2	0,01	0,001	14,4	13,6	0,12	0,004	0,11	0,13
	Güterverkehr (GV) Schiene in Ö	g/Tkm	1,7	1,7	0,03	0,001	4,2	3,9	0,02	0,001	5,8	5,5	0,05	0,002	0,05	0,05
FLUG	Flugzeug Durchschnitt (national)*	g/Pkm	664,6	244,0	0,96	0,082	54,9	52,6	0,10	0,013	719,5	296,6	1,06	0,095	0,93	1,04
	Flugzeug Durchschnitt (international)*	g/Pkm	383,2	140,7	0,71	0,046	31,7	30,4	0,06	0,007	414,9	171,1	0,77	0,054	0,54	0,60
	Flugzeug Durchschnitt (national+international)*	g/Pkm	394,5	144,9	0,73	0,047	31,7	30,4	0,06	0,007	426,2	175,2	0,79	0,054	0,54	0,60

SNF... *schwere Nutzfahrzeuge >= 3,5 t*
LNF... *leichte Nutzfahrzeuge < 3,5t hzG*
Fzkm... *Fahrzeugkilometer*
B... *Benzin*
D... *Diesel*
kWh... *Kilowattstunde*

* Direkte Emissionen bzw. Daten aus der Österreichischen Luftschadstoffinventur 2018 (1990-2017)
**Indirekte Emissionen Datenbasis GEMIS Österreich 4.95
***Beim Flugverkehr ist ein RFI Faktor (Radiative Forcing Index) von 2,7 berücksichtigt (Empfehlung IPCC)
****Feinstaub/particulate matter (< 10 µm) exkl. Reifen-, Bremsabrieb und Aufwirbelung
*****kumulierte Energieaufwand
Daten für Bahn von der ÖBB für das Geschäftsjahr 2017

Besetzungsgrade 2016	in Personen
PKW*	1,15
Reisebus*	18,80
Linienbus/Reisebus*	18,80
Personenverkehr Schiene ÖBB	110,00
Flugzeug Personen Durchschnitt national*	37,81
Flugzeug Personen Durchschnitt international*	95,51
Flugzeug Personen (Durchschnitt inter+national)*	94,22

Auslastungsgrade 2016	in Tonnen
LKW LNF (< 3,5t) (D)*	0,32
LKW SNF (< 18 t)*	1,58
LKW SNF (> 18 t)*	6,56
Sattelzüge (40 t)*	15,44

Zusammenfassend ergibt sich aus der Sicht des UStG iVm mit den von den Beförderungsmitteln ausgehenden Emissionen Folgendes: Bei einem grenzüberschreitenden Personentransport mit dem die Umwelt stärker belastenden Luftfahrtzeug ist das betreffende Luftfahrtunternehmen echt umsatzsteuerbefreit und kann daher an den Kunden in jedem Fall um 10 % günstigere Entgelte verrechnen. Auch Umsätze der inländischen Luftfahrtunternehmen sind generell – im Gegensatz zur Eisenbahn - umsatzsteuerbefreit. Die Berechtigung zum Vorsteuerabzug bleibt jedoch aufrecht. Die Bahnunternehmen, die das emissionsfreundlichere Transportmittel zur Verfügung stellen, müssen den Endkunden (Antragstellern) bei grenzüberschreitenden Transportleistungen für den inländischen Teil 10% Umsatzsteuer in Rechnung stellen. Dies bewirkt gegenüber den Verbrauchern – Nichtunternehmer iSd UStG – in jedem Fall eine Verteuerung um 10 Prozent.

Festgehalten wird, dass die Schifffahrt in Österreich aus Sicht der Verbraucher kein zur Bahn oder zur Luftfahrt vergleichbares Verkehrsmittel darstellt, weshalb die Antragsteller diesbezüglich keinen Antrag gemäß Art 140 B-VG stellen.

3.1.2. Europarechtliche Grundlage und Historie des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG:

Eine Umsatzsteuerbefreiung des innerstaatlichen Personenverkehrs betreffend die Luft- und Schifffahrt ist nicht in der Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (Mehrwertsteuersystemrichtlinie – „MwSt-RL") vorgesehen. Auch kennt die MwSt-RL grundsätzlich keine Befreiung der grenzüberschreitenden Personenbeförderung. Die in § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG vorgesehene Befreiung ist unsystematisch, da sie letztlich einen steuerfreien Konsum ermöglicht.[21]

Die Regelung des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG beruht bereits auf einer Vorgängerbestimmung des UStG 1972. Aus den Materialien zum UStG 1972 geht hervor, dass diese Bestimmung mit internationalen Abkommen begründet ist, denen Österreich beigetreten ist.[22] Konkret gemeint ist hierbei wohl das Chicagoer Abkommen[23], der Folgevertrag des Warschauer Abkommens[24], demnach der internationale Luftverkehr im höchst zulässigen Ausmaß von den Steuern befreit werden soll.[25]

Aus der Regierungsvorlage über die Besteuerung der Umsätze (Umsatzsteuergesetz 1994 - UStG1994) geht hervor, dass die Bundesregierung die Steuerbefreiung für die grenzüberschreitende Personenbeförderung der Luft- und Schifffahrt gem der in Art

---

[21] *Ruppe/Achatz,* Umsatzsteuergesetz – Kommentar[5] § 6 Rz 36.
[22] 145 BlgNR. 13. GP, 30.
[23] Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, StF: BGBl. Nr. 97/1949 idF BGBl. Nr. 263/1949 (DFB)-Chicagoer Abkommen.
[24] Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) Stf: Bgbl. Nr. 286/1961 (Nr: GP IX Rv 432 Ab 455 S. 70. BR: S. 178.)
[25] *Ruppe/Achatz,* Umsatzsteuergesetz – Kommentar[5] § 6 Rz 35.

378 Abs 2 lit b MwSt-RL vorgesehenen Übergangsfrist nach EU-Betritt und bis dato beibehalten hat.

Art 378 Abs 2 lit b MwSt-RL:

> *„(1) Österreich darf die in Anhang X Teil A Nummer 2 genannten Umsätze weiterhin besteuern.*
> *(2) Solange die betreffenden Umsätze in einem Staat von der Steuer befreit werden, der am 31. Dezember 1994 Mitglied der Gemeinschaft war, darf Österreich die folgenden Umsätze weiterhin zu den in diesem Mitgliedstaat zum Zeitpunkt seines Beitritts geltenden Bedingungen von der Steuer befreien:*
> *a) die in Anhang X Teil B Nummern 5 und 9 genannten Umsätze;*
> *b) mit Recht auf Vorsteuerabzug, sämtliche Teile der grenzüberschreitenden Personenbeförderung im Luft-, See- und Binnenwasserstraßenverkehr mit Ausnahme der Personenbeförderung auf dem Bodensee.“*

3.2. Mineralölsteuergesetz 1995 [26] (im Nachstehenden „MineralölsteuerG 1995“)

§ 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG

„***Steuerbefreiungen***

§ 4. (1) Von der Mineralölsteuer sind befreit:
1. Mineralöl, das als Luftfahrtbetriebsstoff an Luftfahrtunternehmen aus Steuerlagern oder Zolllagern abgegeben wird und unmittelbar der entgeltlichen Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen dient; als Luftfahrt-Dienstleistungen gelten die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen und sonstige gewerbsmäßige Dienstleistungen, die mittels eines Luftfahrzeuges unmittelbar an den Kunden des Luftfahrtunternehmens erbracht werden;“

Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur näheren Regelung der steuerbegünstigten Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen (Luftfahrtbegünstigungsverordnung) StF: BGBl. II Nr. 185/2017 (gem § 4 Abs 2 Z 5 MineralölsteuerG 1995)

„Präambel/Promulgationsklausel
Aufgrund des § 4 Abs. 2 Z 5 des Mineralölsteuergesetzes 1995 (MinStG), BGBl. Nr. 630/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 117/2016 wird verordnet:

[26] BGBl 1994/630 idF BGBl I 2019/104.

Text

Definitionen

§ 1.

In dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Fluglinienverkehr“ die dem öffentlichen Verkehr dienende, regelmäßige flugplanmäßige Beförderung nach § 4 Abs. 1 Z 1 des Mineralölsteuergesetzes 1995 (MinStG) auf bestimmten Strecken;

2. „Bedarfsflugverkehr“ jede andere gewerbsmäßige Luftfahrt-Dienstleistung nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG;

3. „Flugplan“ das an die Öffentlichkeit gerichtete Angebot eines Luftfahrtunternehmens, während einer bestimmten, mehrere Monate umfassenden Periode zu bestimmten, im Voraus feststehenden Abflugzeiten Personen oder Sachen gewerbsmäßig zu befördern oder ein gleichwertiges Angebot;

4. „Luftfahrtunternehmen“ Luftverkehrsunternehmen im Sinne des Luftfahrtgesetzes sowie sonstige Unternehmen, die über eine Berechtigung zur entgeltlichen Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen verfügen;

5. „Freischein Luftfahrt“ (§ 2 Abs. 2) die Bewilligung zur steuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach § 12 Abs. 1 Z 1 MinStG für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrtunternehmen. Je nach Bewilligungsumfang ist dieser nach § 2 Abs. 2 dieser Verordnung als globaler, eingeschränkter oder Einzelfreischein auszustellen. Im Falle von § 2 Abs. 2 Z 1 (globaler Freischein) und Z 3 (Einzelfreischein) ist der Freischein als solcher auch Betankungsschein. Im Falle von § 2 Abs. 2 Z 2 (eingeschränkter Freischein) ist für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte

Luftfahrzeuge jeweils ein gesonderter Betankungsschein auszustellen (§ 2 Abs. 3);

6. „Betankungsschein“ (§ 2 Abs. 3) die Bewilligung zur steuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach § 12 Abs. 1 Z 1 MinStG für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrzeuge.

Bewilligungsarten

§ 2.

(1) Die unversteuerte Abgabe von Luftfahrtbetriebsstoffen setzt einen Freischein Luftfahrt für das nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrtunternehmen samt gültigem Betankungsschein für das Luftfahrzeug voraus, in das die Luftfahrtbetriebsstoffe nach § 15 Abs. 3 MinStG abgegeben werden und von dem sie verwendet werden.

(2)

1. Globaler Freischein: Mit einem globalen Freischein wird einem Luftfahrtunternehmen mit Fluglinienverkehr die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen bewilligt. Dieser Freischein umfasst alle Luftfahrzeuge, die im Fluglinienverkehr vom Freischeininhaber eingesetzt werden. Der Einsatz im Fluglinienverkehr muss grundsätzlich auf sämtliche von ihm eingesetzten Luftfahrzeuge zutreffen.

2. Eingeschränkter Freischein: Mit einem eingeschränkten Freischein wird einem Luftfahrtunternehmen die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen im Bedarfsflugverkehr bewilligt. Die Bewilligung umfasst nur jene Luftfahrzeuge, deren ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachgewiesen oder glaubhaft gemacht werden kann. Das Zollamt kann in berücksichtigungswürdigen Einzelfällen Ausnahmen von der

ausschließlichen gewerbsmäßigen Nutzung gewähren, wenn durch die Ausnahme Steuerbelange nicht beeinträchtigt werden, insbesondere die bestimmungsgemäße Verwendung der Luftfahrtbetriebsstoffe sichergestellt werden kann.

3. Einzelfreischein: Mit einem Einzelfreischein wird einem Luftfahrtunternehmen die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen für ein einzelnes Luftfahrzeug im Bedarfsflugverkehr einmalig bewilligt.

(3) Mit einem Betankungsschein wird dem Inhaber eines Freischeines Luftfahrt nach Abs. 2 der unversteuerte Bezug von Luftfahrtbetriebsstoffen für das betreffende Luftfahrzeug sowie deren steuerfreie Verwendung bewilligt. Gilt ein Freischein Luftfahrt nach Abs. 2 Z 1 (globaler Freischein) und Z 3 (Einzelfreischein) als solcher auch als Betankungsschein, ist dies auf dem Freischein ersichtlich zu machen. Im Falle von Abs. 2 Z 2 (eingeschränkter Freischein) ist auf Grundlage des Freischeins Luftfahrt für jedes einzelne Luftfahrzeug der unversteuerte Bezug und die steuerfreie Verwendung durch einen gesonderten Betankungsschein zu bewilligen. Solche gesondert ausgestellten Betankungsscheine sind zu befristen (Höchstdauer drei Jahre). Auf Antrag des Freischeininhabers ist eine Verlängerung um jeweils bis zu drei Jahre möglich. § 14 MinStG ist auf derartige Verlängerungen sinngemäß anzuwenden.

(4) Im Freischein Luftfahrt sind insbesondere anzugeben:

1. die Art des Freischeins (Abs. 2 Z 1, Z 2 oder Z 3);

2. der Name (die Firma) und die Anschrift des zum unversteuerten Bezug und zur steuerfreien Verwendung berechtigten Luftfahrtunternehmens;

3. gegebenenfalls der Zweck, zu dem die Luftfahrtbetriebsstoffe steuerfrei verwendet werden dürfen;

4. gegebenenfalls der Zeitraum, innerhalb dessen Luftfahrtbetriebsstoffe unversteuert bezogen und steuerfrei verwendet werden dürfen;

5. für Einzelfreischeine nach Abs. 2 Z 3 Angaben zum Luftfahrzeug (Registrierung des Luftfahrzeuges, Herstellerbezeichnung, Seriennummer) sowie eine Beschreibung der begünstigten Luftfahrt-Dienstleistung.

(5) Im gesonderten Betankungsschein sind insbesondere anzugeben:

1. Verweis auf den Freischein Luftfahrt;

2. der Name (die Firma) und die Anschrift des zum unversteuerten Bezug und zur steuerfreien Verwendung berechtigten Luftfahrtunternehmens;

3. Angaben zum Luftfahrzeug (Registrierung des Luftfahrzeuges, Herstellerbezeichnung, Seriennummer);

4. gegebenenfalls eine Beschreibung der begünstigten Luftfahrt-Dienstleistung;

5. der Zeitraum, innerhalb dessen Luftfahrtbetriebsstoffe unversteuert bezogen und steuerfrei verwendet werden dürfen.

Bewilligungserteilung

§ 3.

(1) Der Antragsteller hat die Voraussetzungen für die Ausstellung des Freischeines Luftfahrt einschließlich Betankungsschein darzulegen und nachzuweisen oder zumindest glaubhaft zu machen. Jedenfalls ist die gewerbsmäßige Luftfahrt-

Dienstleistung zu beschreiben und anzugeben, welche Art Freischein Luftfahrt beantragt wird.

(2) Zur Erlangung eines globalen Freischeins ist insbesondere

– das Bestehen eines Luftfahrtunternehmens durch Vorlage einer Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, oder einer Bewilligung nach § 12 Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr sowie

– die flugplanmäßige Beförderung durch Vorlage eines bewilligten Flugplanes oder entsprechender Unterlagen über ein gleichwertiges Angebot nachzuweisen.

(3) Zur Erlangung eines eingeschränkten Freischeins sind insbesondere die Umstände dar- und offenzulegen, die die gewerbsmäßige Luftfahrt belegen (z. B. Geschäftsmodelle). Weiters sind die begünstigt eingesetzten Luftfahrzeuge und die Dauer ihres geplanten begünstigten Einsatzes anzugeben sowie ihre ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachzuweisen oder glaubhaft zu machen.

(4) Zur Erlangung eines Einzelfreischeins sind beispielsweise der Beförderungsauftrag oder Frachtdokumente vorzulegen.

(5) Zur Erlangung eines gesonderten Betankungsscheines (§ 2 Abs. 3) ist der Freischein Luftfahrt, zu dem der Betankungsschein ausgestellt werden soll, anzugeben und die ausschließliche Nutzung des betreffenden Luftfahrzeugs in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachzuweisen oder glaubhaft zu machen. Weiters ist die Dauer anzugeben, für die der Betankungsschein ausgestellt werden soll. Die

Befristung endet jedenfalls zum Zeitpunkt des Ablaufs des betreffenden Freischeins Luftfahrt.

(6) Sind amtliche Vordrucke oder Muster vorgesehen, so sind diese zu verwenden.

Unversteuerte Abgabe von Luftfahrtbetriebsstoffen

§ 4.

(1) Im Zuge einer unversteuerten Abgabe von Luftfahrtbetriebsstoffen ist dem Steuer- oder Zolllagerinhaber das Vorhandensein eines gültigen Betankungsscheines nachzuweisen.

(2) In den Fällen des § 2 Abs. 2 Z 3 ist der Betankungsschein dem Steuer- oder Zolllagerinhaber vorzulegen und von diesem einzuziehen, aufzubewahren und dem zuständigen Zollamt auf Verlangen vorzulegen.

(3) In besonders berücksichtigungswürdigen Einzelfällen, in denen

1. eine unmittelbare Abgabe des Luftfahrtbetriebsstoffs in das Luftfahrzeug nicht in Betracht kommt, weil das Luftfahrzeug für Flüge in Not- und Krisenfällen, insbesondere zu Rettungsflügen in Gebiete eingesetzt wird, die so weit von einem Steuer- oder Zolllager entfernt sind, dass es im Falle einer unmittelbaren Abgabe der Luftfahrtbetriebsstoffe aus dem Steuer- oder Zolllager zu unverhältnismäßigen Verzögerungen des Rettungseinsatzes käme, und

2. der unversteuert abgegebene Luftfahrtbetriebsstoff nur als Luftfahrtbetriebsstoff einsetzbar ist, und

3. die bestimmungsgemäße Verwendung insbesondere anhand von Aufzeichnungen lückenlos dargelegt und Missbrauch ausgeschlossen werden kann,

kann das Zollamt auf Antrag des Verwenders im Zuge der Ausstellung des Betankungsscheines mit einem entsprechenden Vermerk von dem Erfordernis der unmittelbaren Abgabe der Luftfahrtbetriebsstoffe in das Luftfahrzeug aus einem Steuer- oder Zolllager absehen. Im Antrag hat der Verwender darzulegen, von welchen Standorten aus das Luftfahrzeug betankt werden soll.

Vergütung

§ 5.

(1) Zur Geltendmachung einer Vergütung nach § 5 Abs. 3a MinStG hat der Verwender der Luftfahrtbetriebsstoffe das Vorliegen der in § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG genannten Voraussetzungen sowie die bereits erfolgte Entrichtung der Mineralölsteuer für die Luftfahrtbetriebsstoffe nachzuweisen oder zumindest glaubhaft zu machen.

(2) In besonders berücksichtigungswürdigen Einzelfällen, in denen eine unmittelbare Abgabe des Luftfahrtbetriebsstoffs in das Luftfahrzeug aus tatsächlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht kommt, die bestimmungsgemäße Verwendung aber insbesondere anhand von Aufzeichnungen lückenlos dargelegt und Missbrauch ausgeschlossen werden kann, kann das Zollamt auf Antrag des Verwenders von dem Erfordernis der unmittelbaren Abgabe der Luftfahrtbetriebsstoffe in das Luftfahrzeug aus einem Steuer- oder Zolllager absehen.

Inkrafttreten

§ 6.

Diese Verordnung tritt mit 1. Oktober 2017 in Kraft und ist auf Mineralöle anzuwenden, die nach dem 30. September 2017 als Luftfahrtbetriebsstoffe nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG abgegeben werden.

Werden Freischeine Luftfahrt und gesonderte Betankungsscheine vor diesem Zeitpunkt ausgestellt, ist in diesen darauf hinzuweisen, dass diese erst ab 1. Oktober 2017 wirksam werden.

Kerosin ist ein flüssiger Kraftstoff oder Treibstoff, der vor allem für Flugzeugtriebwerke genutzt und größtenteils aus Rohöl gewonnen wird. [27] § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 sieht vor, dass eben dieses Mineralöl, das als Luftfahrtbetriebsstoff an Luftfahrtunternehmen aus Steuerlagern oder Zolllagern abgegeben wird und unmittelbar der entgeltlichen Erbringung von Luftfahrtdienstleistungen dient, sprich Kerosin, von der Mineralölsteuer befreit ist.
Als Luftfahrtdienstleistungen gelten gem § 4 MineralölsteuerG 1995 die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen und sonstige gewerbsmäßige Dienstleistungen, die mittels eines Luftfahrzeuges unmittelbar an den Kunden des Luftfahrtunternehmens erbracht werden. Unabhängig davon, ob das betreffende Unternehmen ein Luftfahrtunternehmen ist oder nicht, kann prinzipiell eine MineralölsteuerG-Befreiung geltend gemacht werden. Bei der Vermietung von Luftfahrzeugen kommt es darauf an, wie das Luftfahrzeug vom Mieter verwendet wird. Nur wenn der Mieter das Luftfahrzeug gewerblich verwendet und unmittelbar entgeltliche Luftfahrtdienstleistungen erbringt, kommt eine Mineralölsteuer Befreiung infrage.

---

[27] *Dipl.-Ing. Michael Rachner* (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.), Die Stoffeigenschaften von Kerosin Jet A-1, https://elib.dlr.de/3185/1/Kerosene-Properties_Rachner_%20DLR-Mitteilung-98-01%2BErrata.pdf (06.02.2020), S.11.

Die Mineralölsteuer ist ähnlich der Umsatzsteuer eine indirekte Steuer, da die tatsächliche Steuerlast auf den jeweiligen Abnehmer bzw. letztlich auf den Endkunden gewälzt wird. [28]

Gem § 4 Abs 2 Z 5 MineralölsteuerG 1995 wird der Bundesminister für Finanzen durch Verordnung ermächtigt, die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach Abs. 1 Z 1 sowie die Vergütung der Mineralölsteuer nach § 5 Abs. 3a zu regeln und die dazu notwendigen Verfahrensvorschriften zu erlassen. Basierend auf dieser Verordnungsermächtigung wurde die Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur näheren Regelung der steuerbegünstigten Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen („Luftfahrtbegünstigungsverordnung") StF: BGBl II 2017/185, in der derzeit geltenden Fassung, erlassen.

3.2.1. Europarechtliche Grundlagen -eine innerstaatliche Besteuerung von Kerosin ist EU-rechtskonform

Nachdem die Besteuerung von Kerosin über lange Zeit durch zwingende Steuerbefreiungstatbestände im EU-Verbrauchsteuerrecht ausgeschlossen war, [29] erlaubt die Energiesteuer-RL 2003/96/EG, nunmehr seit mehr als 13 Jahren den EU-Mitgliedstaaten - somit auch Österreich - die Erhebung einer Steuer auf Kerosin im inländischen Flugverkehr.[30]

Die Niederlande [31] haben bereits von der Möglichkeit Kerosin für den innerstaatlichen Flugverkehr zu besteuern, Gebrauch gemacht. Angemerkt wird,

---

[28] Vgl. hierzu § 1 Abs 1 MineralölsteuerG demnach die Mineralölsteuer eine Verbrauchssteuer ist.
[29] RL 92/81EWG vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle.
[30] Art 14 RL 2003/96/EG, ABl L 2003/283, 51-70.
[31] Flugsteuer, Entwurf der Niederlande, rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2019/05/14/bijlage-2-wijziging-van-de-wet-

dass eine Aufhebung der Kerosinbefreiung auch im Einklang mit dem Chicagoer Abkommen steht. [32] Den Gesetzesmaterialien zu § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 ist keine Begründung für die innerstaatliche Steuerbefreiung von Kerosin zu entnehmen.[33]

Die Befreiung des Flugkerosins von der Energiesteuer kann auch nicht mit Art 24 des Chicagoer Abkommen begründet werden. Dieses verbietet lediglich eine Doppelbesteuerung des an Bord befindlichen Flugtreibstoffs bzw. anderer Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile, sowie dem beim Überflug anderer ICAO-Mitgliedstaaten verbrauchten Treibstoff. Das Chicagoer Abkommen befreit nur Flugstrecken innerhalb des Landes, in dem gelandet wird, von den Steuern sowie den Überflug anderer Länder, betont aber ausdrücklich die Weitergeltung von nationalen Steuern für den gesamten Flug bis zur Landung. Ebenso sieht das Chicagoer Abkommen keine Kerosinsteuerbefreiung vor.[34]

Eine innerstaatliche Besteuerung für Kerosin innerstaatlicher Flüge ist daher unionsrechtlich sowie völkerrechtlich rechtlich unproblematisch.

---

belastingen-op-milieugrondslag-wet-vliegbelasting/bijlage-2-wijziging-van-de-wet-belastingen-op-milieugrondslag-wet-vliegbelasting.pdf (2.9.2019);Vgl *Ahr/Adendorpf/Prinzler*, Die Hölle am Himmel in Die Zeit v 8.8.2018, zeit.de/2018/33/flugverkehr-fliegen-flughafen-chaos-billigflieger-vielflieger/komplettansicht (2.9.2019).

[32] *Pache*, Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen, 2005, 39f, umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2853.pdf (19.02.2020). **Beilage ./6**

[33] Bericht des Finanzausschusses über die Regierungsvorlage (1714 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Mineralölsteuer an das Gemeinschaftsrecht angepaßt wird (Mineralölsteuergesetz 1995), 1822 der Beilagen XVIII. GP - Ausschussbericht NR; Stenographisches Protokoll 172. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich XVIII. Gesetzgebungsperiode Mittwoch, 13., Donnerstag, 14., und Freitag, 15. Juli 1994, 172. Sitzung NR XVIII. GP - Stenographisches Protokoll.

[34] *Pache*, Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen, 2005, umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2853.pdf (2.9.2019). **Beilage ./6**

3.3. Anwendbarkeit der Grundrechte-Charta („GRC“) sowie der Europäischen Menschenrechtskonvention („EMRK“)

Die GRC ist seit dem Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon am 01.12.2009 Teil des Primärrechtes der Europäischen Union. Aus Art 51 GRC folgt die unmittelbare Anwendbarkeit für die Mitgliedsstaaten bei der Durchführung des Rechts der Union. Die Vollziehung von durch die Mitgliedstaaten in innerstaatliches Recht umgesetztem Richtlinienrecht gehört ohne jeden Zweifel zum zentralen Teil des Anwendungsbereichs des Unionsrechts.[35]

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes können im Anwendungsbereich des Unionsrechts auch die von der GRC garantierten Rechte gem Art 144 bzw Art 144a B-VG geltend gemacht werden. Die gegenständlichen Rechtsbereiche unterliegen dem Anwendungsbereich des Unionsrechts, somit bildet die GRC in diesem Verfahren einen Prüfungsmaßstab des VfGH. [36]

Ungeachtet davon, dass die EMRK samt Zusatzprotokollen in Österreich im Verfassungsrang steht, stehen gem Art 6 Abs 3 EUV die Grundrechte der EMRK als allgemeine Grundsätze des Unionsrechtes im Rang von europäischem Primärrecht.

---

[35] vgl. beispielsweise EuGH vom 10. September 2009, C- 201/08 , *Plantanol*, Slg. 2009, I-8343, Rn 43 ff, und vom 1. März 2011, C-457/09 , *Chartry*, Slg. 2011 I-819, Rn 25, sowie das hg. Erkenntnis vom 21. Dezember 2012, 2012/03/0038.

[36] *VfGH* 14.03.2012, U 466/11.

3.4. Relevante nationale und europäische (Staats-)Zielbestimmungen

Gem Abs 1 des Bundesverfassungsgesetzes über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, BGBl 2013/111 idF BGBl I 2019/82, in der derzeit geltenden Fassung („BVG Nachhaltigkeit") bekennt sich die Republik Österreich zum Prinzip der Nachhaltigkeit Ergänzt wird dieses im Abs 3 um das Staatsziel des umfassenden Umweltschutzes. Auf Grund dieser Staatszielbestimmungen liegen Belange des Umweltschutzes im öffentlichen Interesse.[37]

Im Bereich der Europäischen Union ist das unionsrechtliche Ziel des Umweltschutzes in Art 37 GRC verankert. Das in Art 37 GRC gewährleistete Recht auf Umweltschutz verkörpert eine Zusammenfassung europäischer, umweltpolitischer Grundsätze und Ziele.[38] Die Vorgaben des Art 37 GRC finden sich somit systematisch in mehreren parallelen Vorschriften des übrigen Primärrechts wieder, nämlich Art 191 Abs 2 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV"), Art 114 Abs 3 AEUV, Art 11 AEUV und Art 3 Abs 3 Vertrag über die Europäische Union („EUV"), sowie Abs 9 Präambel EUV und Art 3 Abs 5 EUV.

Art 37 GRC beinhaltet nicht nur die Verpflichtung des Staates zur Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus und zur Verbesserung der Umweltqualität, sondern auch - klimarelevant - nachhaltig und ressourcenschonend zu wirtschaften.[39]

---

[37] *VfGH.* 04.03.1986, B370/85, VfGH 11.03.1987 G169/86.
[38] *Madner* in *Holoubek/ Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², Art 37, Rz 7f.
[39] *Madner* in *Holoubek/ Lienbacher,* GRC- Kommentar (2014), Charta der Grundrechte der Europäischen Union², Art 37, Rz 22 mwN.

Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass der EuGH Art 37 GRC künftig individualschützenden Gehalt zuerkennt,[40] zumal Art 37 GRC einen Fokus auf subjektiv-rechtliche Komponenten legt. [41] Art 37 GRC untermauert den europäischen Ansatz Umweltbelange zu subjektivieren. [42]

[40] *Madner* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², Art 37, Rz 10 mwN: Verwiesen wird hier auf die Schlussanträge vom 08.01.2004 zu EuGH 10.06.2004, C-87/02, *Kommission/ Italien*, Rz 36; Schlussantrag vom 26.05.2005 zu EuGH 13.09.2005, C-176/03, *Kommission/ Rat*, Rz 57ff, Art 37 GRC wird hier sehr weitgehend als Recht der Bürger bezeichnet, um den Stellenwert des Umweltschutzes in der EU zu untermauern.

[41] *Pechstein/Nowak/ Häde*, Frankfurter Kommentar – EUV-GRC-AEUV, Band 1, Art 37, Rz 11 mwN.

[42] *Pechstein/Nowak/ Häde*, Frankfurter Kommentar – EUV-GRC-AEUV, Band 1, Art 37, Rz 11 mwN.

4. Zum konkreten Sachverhalt

Die Antragsteller reisen aus Prinzip des Umweltschutzes, ein im Verfassungsrang stehendes Staatsziel, [43] mit der Bahn anstatt mit dem Flugzeug. Am 25. September 2019 erklärte der österreichische Nationalrat den Klimanotstand durch die Entschließung 141/E zum „*Climate Emergency*". Der somit verfassungsrechtlich als Staatsziel anerkannte Umweltschutz und der vom österreichischen Nationalrat beschlossene Klimanotstand stellen die Entscheidungsgrundlage für die Nutzung des Bahnverkehrs dar.

Bahn- und Flugverkehr sind, insbesondere auch auf Grund des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn, innerhalb Österreichs und im europäischen Umfeld, hinsichtlich Gesamtreisedauer[44] gleichwertige Verkehrsmittel.[45] Lediglich betreffend den CO_2 Emissionen pro zurückgelegten km, gibt es entscheidende Unterschiede: Eine Flugreise emittiert im Durchschnitt rund 31 Mal mehr an CO_2 als die Bahn.[46]

Auch preislich besteht ein Unterschied: Ein Flug von Wien nach München und retour kostet bspw 118,92 EUR.[47] Eine Bahnreise hin und retour kosten die

---

[43] Angemerkt wird, dass auch Staatszielbestimmungen uU als Pflichten des Staates zu aktivem Handeln gedeutet werden können, wenn auch diesbezüglich kein Rechtsanspruch besteht. *Walter/Mayer/Kucsko-Stadlmayer*, Bundesverfassungsrecht [10], Rn 1333.

[44] Zu berücksichtigen sind die für die Kontrollen am Flughafen einzurechnenden Zeitaufwand, sowie der An- und Abreisezeit zwischen Stadtzentrum und Flughafen.

[45] e.g. Wien-Prag, Wien-München, Wien- Budapest, Wien- Zürich; Vgl Aussagen des ÖBB Vorstandes; *Die Presse*, ÖBB-Chef: Bis sechs Stunden Fahrzeit ist Zugfahren besser als fliegen, diepresse.com/home/wirtschaft/economist/5688486/OeBBChef_Bis-sechs-Stunden-Fahrzeit-ist-Zugfahren-besser-als-fliegen (18.09.2019). *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)*, NGO-Luftverkehrskonzept: Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland, Juli 2015, Seite 17. **Beilage ./7**

[46] *Fischer/Sausen/Brunner/Staehlin/Schumann*, Flugverkehr und Klimaschutz, 2009.

[47] Laut Internetseite von Austrian Airlines, finanziell günstigste Verbindung im Oktober, angefragt am 3.9.2019.

Antragstellerin bspw 206,00 EUR. [48] Die Antragsteller sind Verbraucher, Nichtunternehmer im Sinne des UStG 1994, und daher nicht vorsteuerabzugsberechtigt.

4.1. Zur ersten Antragstellerin

Die erste Antragstellerin, geb 14.11.1948, ist eine renommierte Klimaforscherin und Meteorologin. Sie setzt sich seit Jahren beruflich wie privat für den Klimaschutz auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse ein. Aus diesem Grund reist die Antragstellerin privat ausschließlich mit der Bahn, auch international.[49] Kauft sie sich ein Bahnticket, ist sie dabei dazu verpflichtet, die Umsatzsteuer zu bezahlen. Als Nichtunternehmerin iSd UStG 1994 kann sie keinen Vorsteuerabzug geltend machen. Das deutlich weniger klimaschädliche Bahnticket ist dabei mehrfach gegenüber dem günstigeren Flugticket benachteiligt, indem neben der Umsatzsteuer für das Ticket auch Eigenstromsteuer für den Betrieb der Bahn anfällt, die eingepreist wird. Das Flugzeug hingegen ist mit seinem Treibstoff Kerosin steuerbefreit.

4.2. Zur zweiten Antragstellerin

Die zweite Antragstellerin, geb. 07.11.1995, ist Studentin und seit über einem Jahr aktives, ehrenamtliches Mitglied von „*Fridays for Future*“, eine globale Schüler- und Studentenbewegung die sich für Klimaschutz einsetzt. Aus Klimaschutzgründen reist die Antragstellerin ausschließlich mit der Bahn, oftmals auch international.[50] Wie die Erstantragstellerin ist auch die zweite Antragstellerin nicht Unternehmerin iSd UstG 1994 und somit nicht vorsteuerabzugsberechtigt.

---

[48] Laut Internetseite der ÖBB, günstigste Direktverbindung im Oktober, angefragt am 3.9.2019.
[49] **Beilage ./8**.
[50] **Beilage ./9**.

Der Preisunterschied zwischen Bahn- und Flugtickets ist für sie als Studentin spürbar. Die Antragstellerin verfügt als Studentin über ein monatliches durchschnittliches Einkommen (inklusive Familienbeihilfe) von rund EUR [redacted].[51] Hiervon hat sie monatlich EUR [redacted] für die Miete zu begleichen. Es stehen ihr somit rund EUR [redacted] monatlich zum Leben zur Verfügung, wovon sie rund EUR [redacted] für Nahrungsmittel ausgibt.[52] Angesichts dieses Einkommens hat sie einen proportional höheren Teil ihres Einkommens für ein Bahnticket zu zahlen, als sie für ein für ein Flugticket begleichen müsste.

Ausgehend von ihrem Geburtsjahr 1995 weist die Antragstellerin eine durchschnittliche Lebenserwartung von durchschnittlich 79,89 Jahren auf.[53] Sie wird somit statistisch gesehen eine Lebenserwartung bis in das Jahr 2075 haben.

---

[51] **Beilage ./9**.
[52] Ibid.
[53] *Statistik Austria*, Lebenserwartung für ausgewählte Altersjahre 1868/71 bis 2010/12 sowie 1951 bis 2018 (zuletzt aktualisiert 31.7.2019, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/sterbetafeln/index.html (zuletzt aufgerufen am 10.12.2019). **Beilage ./10**.

4.3. Zum dritten Antragsteller

Der dritte Antragsteller, geb. 08.09.1980, ist an Multipler Sklerose („MS“) erkrankt.[54]

Multiple Sklerose ist eine chronisch entzündliche, nicht ansteckende Erkrankung des zentralen Nervensystems. Es können somit das gesamte Gehirn und Rückenmark betroffen sein. In der medizinischen Fachsprache wird diese als "Encephalomyelitis disseminata" bezeichnet, was so viel wie "verstreute Hirn- und Rückenmarksentzündung" bedeutet. Bei MS-Patienten werden durch das eigene Immunsystem Teile der Nervenfasern zerstört, die maßgeblich an der Weiterleitung von Impulsen beteiligt sind, aber auch Nervenfasern und -zellen selbst. Dadurch kommt es u. a. zu Lähmungserscheinungen. Muskeln können nicht mehr richtig koordiniert oder Sinnessignale nicht korrekt weitergegeben werden.

Multiple Sklerose kann viele verschiedene Beschwerden (Symptome) hervorrufen, die davon abhängen, an welchen Stellen des Zentralnervensystems die Entzündungen auftreten. Während einige dieser Symptome, wie Spastik, Tremor und Lähmungserscheinungen gut sichtbar sind, bleiben andere wie Müdigkeit, veränderte Sensibilität, Gedächtnis- und Konzentrationsprobleme oft für Außenstehende unbemerkt.

Rund 80 % der an MS erkrankten Menschen, darunter auch der Antragsteller, leiden unter dem sogenannten **Uhthoff- Phänomen/Syndrom.**[55] Darunter versteht man eine vorübergehende Verschlimmerung typischer Symptome der Multiplen Sklerose

---

[54] **Beilage ./11.**

[55] *Aikaterini Christogianni, Richard Bibb, Scott L Davis, Ollie Jay, Michael, Barnett, Nikos Evangelou & Davide Filingeri* (2018) Temperature sensitivity in multiple sclerosis: An overview of its impact on sensory and cognitive symptoms, Temperature, 5:3, 208-223, DOI, als Beilage vorgelegt. *Gullvi Flensner, Anna-Christina Ek, Olle Söderhamn, Anne-Marie Landtblom,* Sensitivity to heat in MS patients: a factor strongly influencing symptomology – an explorative survey, BMC Neurology 2011, 10.1080/23328940.2018.1475831. **Beilage ./12.**

oder der allgemeinen Leistungsfähigkeit unter dem Einfluss von Hitze oder erhöhter Körpertemperatur. Diese hitzebedingte Verschlimmerung kann durch Kühlung, nicht jedoch medikamentös verbessert werden. Mit Abnahme der Hitze kommt es zu einem unmittelbaren Rückgang bzw. einer Milderung dieser Symptome.

Der Antragsteller selbst ist an Multipler Sklerose in einem Schweregrad von 5,0 E0SS erkrankt, welche erst vor rund einem Jahr festgestellt wurde.[56] Der Antragsteller leidet bereits jetzt unter Lähmungserscheinungen und den damit verbundenen Gehschwierigkeiten. Oftmals ist er im Rollstuhl unterwegs. Der Antragsteller leidet auch unter dem Uthoff Syndrom.[57] Dies hat zur Folge, dass er bereits bei Temperaturen über 25 Grad keine fünf Meter selbstständig gehen kann, da durch die warmen bis heißen Temperaturen seine Gehfähigkeit schwer beeinträchtigt ist.[58] Auf Grund seiner Erkrankung verfügt der Antragsteller über einen Behindertenausweis, welcher ihm eine sechzigprozentige Behinderung attestiert.[59] Festgehalten wird, dass Menschen mit Behindertenausweisen innerhalb Österreichs gratis mit der Bahn reisen.

4.4. Zu Antragstellern 4 bis 8.063

Antragsteller 4[60] bis 8.603 haben sich dem Sammelantrag angeschlossen, wobei festzuhalten ist, dass Antragsteller 5 bis 651 sich ausschließlich dem Gesetzesprüfungsantrag betreffend § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 unter Vorlage eines grenzüberschreitenden Personentickets und Antragsteller 652 bis 8.063 sich ausschließlich dem Gesetzesprüfungsantrag betreffend

---

[56] Ibid. **Beilage ./12.**
[57] **Beilage ./11**
[58] Ibid.
[59] Ibid.
[60] **Beilage ./13**

§ 4 Abs 1 1 MineralölsteuerG 1995 unter Vorlage einer innerstaatlichen Bahncard anschließen. Betreffend Antragstellerin 5 ist festzuhalten, dass diese am 10.07.1943 geboren ist und unter einer chronischen Bronchitis leidet. Die Leiden der 76jährigen Frau werden durch die Hitze verschlimmert und bringen für die professionelle Sprecherin berufliche Nachteile mit sich.[61]

[61] **Beilage ./14**

5. Bekämpfte Normen

Die Antragsteller beantragen die Aufhebung folgender Normen:

- **In § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994**[62] **die Aufhebung des Wortlautes „ und Luftfahrzeugen“**

  konsequenterweise somit auch:

- in § 10 Abs 3 Z 9 UStG 1994 **die Aufhebung des Wortlautes “soweit nicht § 6 Abs. 1 Z 3 anzuwenden ist“.**

Die Antragsteller beantragen weiters die Aufhebung folgender Normen:

- **§ 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995**[63] **zur Gänze**;

  konsequenterweise auch

- In § 4 Abs 2 Z 5 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „ die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach Abs. 1 Z 1“**,
- § 5 Abs 2 Z 3 lit a und Abs 5 Z 1 MineralölsteuerG 1995 **zur Gänze**
- § 12 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG **zur Gänze**
- In § 12 Abs 2 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „oder eines Unternehmens im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1**“,
- In § 12 Abs 4 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „** in den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 1 bei dem Zollamt**“** und „**bzw.** d**ie Beschreibung der gewerbsmäßigen Luftfahrt-Dienstleistung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1“**,
- § 15 Abs 3 MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**
- § 52 Abs 2 Z 4 lit d MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**

---

[62] BGBl 1994/663 idF BGBl I 2019/104 (UStG 1994).
[63] BGBl 1994/630 idF BGBl I 2019/104.

- § 54 Abs 3 MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**
- In § 64c Abs 1 und 2 MineralölsteuerG **die Aufhebung des Wortlautes „Abs. 1 Z 1 und“,**
- In § 64i Abs 1 und 2 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „§ 4 Abs. 1 Z 1“,**
- § 64r MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**
- Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur näheren Regelung der steuerbegünstigten Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen (Luftfahrtbegünstigungsverordnung)
  idF BGBl. II Nr. 185/2017 wegen Wegfall der verfassungswidrigen Gesetzesgrundlage

unter Setzung einer angemessen Frist zur Herstellung eines EU-rechtskonformen Zustandes - beantragt.

Zur besseren Orientierung sind die nach Rechtsansicht der Antragsteller durch den VfGH aufzuhebenden Wortlaute im Folgenden fett hervorgehoben und gestrichen.

5.1. Im UStG 1994

§ 6 Abs 1 Z 1 UStG 1994

> "*§ 6. (1) Von den unter § 1 Abs. 1 Z 1 fallenden Umsätzen sind steuerfrei:*
>
> *(..)*
>
> *3*
>
> *d)*
>
> *die Beförderungen von Personen mit Schiffen* ~~***und Luftfahrzeugen***~~ *im grenzüberschreitenden Beförderungsverkehr, ausgenommen die Personenbeförderung auf dem Bodensee.*"

§ 10 Abs 3 Z 9 UStG

„(3) Ist der Steuersatz nach Abs. 2 nicht anzuwenden, ermäßigt sich die Steuer auf 13% für

(..)

die Beförderung von Personen mit Luftverkehrsfahrzeugen, ***~~soweit nicht § 6 Abs. 1 Z 3 anzuwenden ist.~~*** *Das Gleiche gilt sinngemäß für die Einräumung oder Übertragung des Rechtes auf Inanspruchnahme von Leistungen, die in einer Personenbeförderung bestehen;"*

5.2. Im Mineralölsteuergesetz

§ 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995

„§ 4 (1) ***~~Von der Mineralölsteuer sind befreit~~***

1. ***~~Mineralöl, das als Luftfahrtbetriebsstoff an Luftfahrtunternehmen aus Steuerlagern oder Zolllagern abgegeben wird und unmittelbar der entgeltlichen Erbringung von Luftfahrt Dienstleistungen dient; als Luftfahrt Dienstleistungen gelten die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen und sonstige gewerbsmäßige Dienstleistungen, die mittels eines Luftfahrzeuges unmittelbar an den Kunden des Luftfahrtunternehmens erbracht werden;~~***"

§ 4 Abs 2 Z 5 MineralölsteuerG 1995

„5. ***~~die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach Abs. 1 Z 1 sowie die Vergütung der Mineralölsteuer nach § 5 Abs. 3a zu regeln und die dazu notwendigen Verfahrensvorschriften zu erlassen.~~***"

§ 5 Abs 3 lit a MineralölsteuerG 1995

„§ 5.

(…)

3a. ~~***Wurde für Mineralöle, die nach § 4 Abs. 1 Z 1 steuerfrei sind, die Mineralölsteuer entrichtet, so ist sie auf Antrag des Verwenders zu vergüten.***~~*“*

§ 12 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995

„§ 12. (1) Wer Mineralöl

~~***1. der im § 4 Abs. 1 Z 1 bezeichneten Art oder***~~*“*

§ 12 Abs 2 MineralölsteuerG 1995

„§ 12

(…)

(2) Freischeine sind auf Antrag des Inhabers des Betriebes, in dem das Mineralöl verwendet werden soll (Verwendungsbetrieb) ~~***oder eines Unternehmens im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1***~~ *auszustellen, wenn kein Ausschließungsgrund (Abs. 3) vorliegt.“*

§ 12 Abs 4 MineralölsteuerG 1995

„(4) Der Antrag auf Ausstellung des Freischeins ist in den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 9 bei dem Zollamt schriftlich einzubringen, in dessen Bereich sich der Verwendungsbetrieb befindet, ~~***in den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 1 bei dem Zollamt***~~*, in dessen Bereich sich der Geschäfts- oder Wohnsitz des Verwenders befindet, in Ermangelung eines solchen im Steuergebiet, beim Zollamt Eisenstadt Flughafen Wien. Im Einzelfall (Einzelfreischein) ist das Zollamt zuständig, in dessen Zuständigkeitsbereich die Betankung erfolgen soll. Der Antrag muss alle Angaben über die für die Ausstellung des Freischeins erforderlichen Voraussetzungen enthalten; beizufügen sind die Unterlagen für den Nachweis oder die*

Glaubhaftmachung der Angaben, eine Beschreibung des Verwendungsbetriebes und eine Beschreibung der Lagerung, der Verwendung und des Verbrauches von Mineralöl im Betrieb ~~***bzw. die Beschreibung der gewerbsmäßigen Luftfahrt Dienstleistung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1***~~*. Das Zollamt hat das Ergebnis der Überprüfung der eingereichten Beschreibungen in einer mit dem Betriebsinhaber aufzunehmenden Niederschrift (Befundprotokoll) festzuhalten. Auf diese Beschreibungen kann in späteren Eingaben des Antragstellers Bezug genommen werden, soweit Änderungen der darin angegebenen Verhältnisse nicht eingetreten sind. Im Falle der Ausstellung eines Einzelfreischeins kann das Zollamt auf die Aufnahme eines Befundprotokolls verzichten."*

§ 15 Abs 3 MineralölsteuerG 1995

„§ 15.

(…)

~~***(3) In den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 1 ist das Mineralöl unmittelbar als Luftfahrtbetriebsstoff in Luftfahrzeuge abzugeben und zu verwenden.***~~"

§ 52 Abs 2 Z 4 lit d MineralölsteuerG 1995

„§ 52

(…)

(4)

(…)

~~***(d)wenn das Mineralöl in den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 1 aus dem Betrieb weggebracht wurde, die Art und die Menge pro Betankung, die Registrierung des Luftfahrzeuges und die Nummer des Betankungsscheines;***~~"

§ 54 Abs 3 MineralölsteuerG 1995

„§ 54

(..)

(3) ~~***Der Inhaber eines Luftfahrtunternehmens nach § 4 Abs. 1 Z 1 hat Aufzeichnungen zu führen, aus denen die Art und Menge des unversteuert bezogenen Mineralöls und die gewerbsmäßig erbrachten Luftfahrt Dienstleistungen hervorgehen.***~~"

§ 64c Abs 1, 2 MineralölsteuerG 1995

„§ 64c. (1) § 2 Abs. 1 Z 2, 6 und 8, Abs. 4 Z 2, Abs. 5, 6 und 8 bis 10, § 3 Abs. 1 Z 4 und Z 9, § 4 ~~***Abs. 1 Z 1,***~~ *Z 2 und Z 9 sowie Abs. 2 Z 3, § 5 Abs. 1 Z 2, Abs. 3 und 4, § 7, § 9 Abs. 1 letzter Satz, Abs. 6, 7, 10 und 11, § 10, § 11 Abs. 1, 2 und 4 letzter Satz, § 13 Abs. 1 Z 1 und Z 3 bis 5, § 15 Abs. 1, § 17 Abs. 1 erster Satz, § 21 Abs. 1 Z 2 lit. b, Z 4 bis 6 und Abs. 8, § 22 Z 3, 5 und 6, § 23, § 24, § 26 Abs. 3 Z 1, § 27 Abs. 3, § 28 Abs. 2 Z 4, § 29 Abs. 3, § 30 Abs. 2 bis 4 erster Satz, § 31 Abs. 1 vorletzter und letzter Satz, § 32 Abs. 2, § 33 Abs. 3, § 34 Abs. 2 bis 4, § 35 Abs. 2, § 36, § 37 Abs. 3, § 38 Abs. 3, 4 und 5 erster Satz, § 40 Abs. 1 letzter Satz und Abs. 2, § 43 Abs. 2, § 44 Abs. 3 erster Satz und Abs. 6 erster Satz, § 45 einschließlich der Überschrift, § 47 Abs. 3, § 48 Abs. 1 Z 1, § 49 Abs. 2 und 3 erster Halbsatz, § 50, § 51 Abs. 4 letzter Satz, § 52 Abs. 2 Z 2 lit. b und Abs. 3, § 53 Abs. 2 letzter Satz, § 56 Abs. 1 und § 60 erster Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 427/1996 treten am 1. September 1996 in Kraft. § 4 Abs. 1 Z 10, § 34 Abs. 5 bis 7, § 35 Abs. 1 letzter Satz, § 42 Abs. 1 letzter Satz, § 43 Abs. 3 und § 51 Abs. 5 treten mit Ablauf des 31. August 1996 außer Kraft.*

(2) § 4 ~~***Abs. 1 Z 1 und***~~ *Z 9 sowie § 7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 427/1996 sind auf Waren anzuwenden, für die die Steuerschuld nach dem 31. August 1996 entstanden ist oder für die in den Fällen der Einfuhr der Zeitpunkt des Entstehens*

der Zollschuld nach diesem Zeitpunkt gelegen ist oder deren begünstigte Verwendung nach diesem Zeitpunkt stattfindet."

§ 64i Abs 1, 2 MineralölsteuerG 1995

„§ 64i. (1) § 3 Abs. 1 Z 1 bis 4, Z 6 und 7, Abs. 2, ~~***§ 4 Abs. 1 Z 1***~~*, § 7 Abs. 1, § 7a Abs. 3, § 8 Abs. 1, § 24 Abs. 1 und § 26 Abs. 3 Z 1 in der Fassung des Budgetbegleitgesetzes 2007, BGBl. I Nr. 24, treten mit 1. Juli 2007 in Kraft.*

(2) § 3 Abs. 1 Z 1 bis 4, Z 6 und 7, Abs. 2, ~~***§ 4 Abs. 1 Z 1***~~*, § 7 Abs. 1, § 7a Abs. 3 und § 8 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 180/2004 sind weiterhin auf Waren anzuwenden, für welche die Steuerschuld vor dem 1. Juli 2007 entstanden ist."*

§ 64r MineralölsteuerG 1995

~~***„§ 64r. § 4 Abs. 1 Z 1, Abs. 2 Z 4 und Z 5 und Abs. 3, § 5 Abs. 3, Abs. 3a, Abs. 5 Z 1a, Z 1b und Z 3, § 12 Abs. 1, 2 und 4, § 15 Abs. 3 und 4, § 52 Abs. 2 Z 4 lit. c und d und § 54 Abs. 3, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 117/2016, treten mit 1. Oktober 2017 in Kraft und sind auf jene Mineralöle anzuwenden, die nach dem 30. September 2017 als Luftfahrtbetriebsstoffe nach § 4 Abs. 1 Z 1 abgegeben werden."***~~

Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur näheren Regelung der steuerbegünstigten Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen (Luftfahrtbegünstigungsverordnung) StF: BGBl. II Nr. 185/2017 (gem § 4 Abs 2 Z 5 MineralölsteuerG 1995)

~~***„Präambel/Promulgationsklausel***~~

~~*Aufgrund des § 4 Abs. 2 Z 5 des Mineralölsteuergesetzes 1995 (MinStG), BGBl. Nr. 630/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 117/2016 wird verordnet:*~~

~~*Text*~~

~~*Definitionen*~~

~~*§ 1.*~~

~~*In dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck*~~

~~*1. „Fluglinienverkehr“ die dem öffentlichen Verkehr dienende, regelmäßige flugplanmäßige Beförderung nach § 4 Abs. 1 Z 1 des Mineralölsteuergesetzes 1995 (MinStG) auf bestimmten Strecken;*~~

~~*2. „Bedarfsflugverkehr“ jede andere gewerbsmäßige Luftfahrt-Dienstleistung nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG;*~~

~~*3. „Flugplan“ das an die Öffentlichkeit gerichtete Angebot eines Luftfahrtunternehmens, während einer bestimmten, mehrere Monate umfassenden Periode zu bestimmten, im Voraus feststehenden Abflugzeiten Personen oder Sachen gewerbsmäßig zu befördern oder ein gleichwertiges Angebot;*~~

~~*4. „Luftfahrtunternehmen“ Luftverkehrsunternehmen im Sinne des Luftfahrtgesetzes sowie sonstige Unternehmen, die über eine Berechtigung zur entgeltlichen Erbringung von Luftfahrt-Dienstleistungen verfügen;*~~

~~*5. „Freischein Luftfahrt“ (§ 2 Abs. 2) die Bewilligung zur steuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach § 12 Abs. 1 Z 1 MinStG für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrtunternehmen. Je nach Bewilligungsumfang ist dieser nach § 2 Abs. 2 dieser Verordnung als globaler, eingeschränkter oder Einzelfreischein auszustellen. Im Falle von § 2 Abs. 2 Z 1 (globaler*~~

~~*Freischein) und Z 3 (Einzelfreischein) ist der Freischein als solcher auch Betankungsschein. Im Falle von § 2 Abs. 2 Z 2 (eingeschränkter Freischein) ist für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrzeuge jeweils ein gesonderter Betankungsschein auszustellen (§ 2 Abs. 3);*~~

~~*6. „Betankungsschein“ (§ 2 Abs. 3) die Bewilligung zur steuerfreien Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen nach § 12 Abs. 1 Z 1 MinStG für nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrzeuge.*~~

~~*Bewilligungsarten*~~

~~*§ 2.*~~

~~*(1) Die unversteuerte Abgabe von Luftfahrtbetriebsstoffen setzt einen Freischein Luftfahrt für das nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG begünstigte Luftfahrtunternehmen samt gültigem Betankungsschein für das Luftfahrzeug voraus, in das die Luftfahrtbetriebsstoffe nach § 15 Abs. 3 MinStG abgegeben werden und von dem sie verwendet werden.*~~

~~*(2)*~~

~~*1. Globaler Freischein: Mit einem globalen Freischein wird einem Luftfahrtunternehmen mit Fluglinienverkehr die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen bewilligt. Dieser Freischein umfasst alle Luftfahrzeuge, die im Fluglinienverkehr vom Freischeininhaber eingesetzt werden. Der Einsatz im Fluglinienverkehr muss grundsätzlich auf sämtliche von ihm eingesetzten Luftfahrzeuge zutreffen.*~~

~~*2. Eingeschränkter Freischein: Mit einem eingeschränkten Freischein wird einem Luftfahrtunternehmen die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen im Bedarfsflugverkehr bewilligt. Die Bewilligung umfasst nur jene Luftfahrzeuge, deren*~~

~~*ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachgewiesen oder glaubhaft gemacht werden kann. Das Zollamt kann in berücksichtigungswürdigen Einzelfällen Ausnahmen von der ausschließlichen gewerbsmäßigen Nutzung gewähren, wenn durch die Ausnahme Steuerbelange nicht beeinträchtigt werden, insbesondere die bestimmungsgemäße Verwendung der Luftfahrtbetriebsstoffe sichergestellt werden kann.*~~

~~*3. Einzelfreischein: Mit einem Einzelfreischein wird einem Luftfahrtunternehmen die steuerfreie Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen für ein einzelnes Luftfahrzeug im Bedarfsflugverkehr einmalig bewilligt.*~~

~~*(3) Mit einem Betankungsschein wird dem Inhaber eines Freischeines Luftfahrt nach Abs. 2 der unversteuerte Bezug von Luftfahrtbetriebsstoffen für das betreffende Luftfahrzeug sowie deren steuerfreie Verwendung bewilligt. Gilt ein Freischein Luftfahrt nach Abs. 2 Z 1 (globaler Freischein) und Z 3 (Einzelfreischein) als solcher auch als Betankungsschein, ist dies auf dem Freischein ersichtlich zu machen. Im Falle von Abs. 2 Z 2 (eingeschränkter Freischein) ist auf Grundlage des Freischeins Luftfahrt für jedes einzelne Luftfahrzeug der unversteuerte Bezug und die steuerfreie Verwendung durch einen gesonderten Betankungsschein zu bewilligen. Solche gesondert ausgestellten Betankungsscheine sind zu befristen (Höchstdauer drei Jahre). Auf Antrag des Freischeininhabers ist eine Verlängerung um jeweils bis zu drei Jahre möglich. § 14 MinStG ist auf derartige Verlängerungen sinngemäß anzuwenden.*~~

~~*(4) Im Freischein Luftfahrt sind insbesondere anzugeben:*~~

~~*1. die Art des Freischeins (Abs. 2 Z 1, Z 2 oder Z 3);*~~

~~*2. der Name (die Firma) und die Anschrift des zum unversteuerten Bezug und zur steuerfreien Verwendung berechtigten Luftfahrtunternehmens;*~~

~~*3. gegebenenfalls der Zweck, zu dem die Luftfahrtbetriebsstoffe steuerfrei verwendet werden dürfen;*~~

~~*4. gegebenenfalls der Zeitraum, innerhalb dessen Luftfahrtbetriebsstoffe unversteuert bezogen und steuerfrei verwendet werden dürfen;*~~

~~*5. für Einzelfreischeine nach Abs. 2 Z 3 Angaben zum Luftfahrzeug (Registrierung des Luftfahrzeuges, Herstellerbezeichnung, Seriennummer) sowie eine Beschreibung der begünstigten Luftfahrt-Dienstleistung.*~~

~~*(5) Im gesonderten Betankungsschein sind insbesondere anzugeben:*~~

~~*1. Verweis auf den Freischein Luftfahrt;*~~

~~*2. der Name (die Firma) und die Anschrift des zum unversteuerten Bezug und zur steuerfreien Verwendung berechtigten Luftfahrtunternehmens;*~~

~~*3. Angaben zum Luftfahrzeug (Registrierung des Luftfahrzeuges, Herstellerbezeichnung, Seriennummer);*~~

~~*4. gegebenenfalls eine Beschreibung der begünstigten Luftfahrt-Dienstleistung;*~~

~~*5. der Zeitraum, innerhalb dessen Luftfahrtbetriebsstoffe unversteuert bezogen und steuerfrei verwendet werden dürfen.*~~

~~*Bewilligungserteilung*~~

~~*§ 3.*~~

~~*(1) Der Antragsteller hat die Voraussetzungen für die Ausstellung des Freischeines Luftfahrt einschließlich Betankungsschein*~~

~~*darzulegen und nachzuweisen oder zumindest glaubhaft zu machen. Jedenfalls ist die gewerbsmäßige Luftfahrt-Dienstleistung zu beschreiben und anzugeben, welche Art Freischein Luftfahrt beantragt wird.*~~

~~*(2) Zur Erlangung eines globalen Freischeins ist insbesondere*~~

~~*das Bestehen eines Luftfahrtunternehmens durch Vorlage einer Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, oder einer Bewilligung nach § 12 Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr sowie*~~

~~*die flugplanmäßige Beförderung durch Vorlage eines bewilligten Flugplanes oder entsprechender Unterlagen über ein gleichwertiges Angebot nachzuweisen.*~~

~~*(3) Zur Erlangung eines eingeschränkten Freischeins sind insbesondere die Umstände dar und offenzulegen, die die gewerbsmäßige Luftfahrt belegen (z. B. Geschäftsmodelle). Weiters sind die begünstigt eingesetzten Luftfahrzeuge und die Dauer ihres geplanten begünstigten Einsatzes anzugeben sowie ihre ausschließliche Nutzung in der gewerbsmäßigen Luftfahrt nachzuweisen oder glaubhaft zu machen.*~~

~~*(4) Zur Erlangung eines Einzelfreischeins sind beispielsweise der Beförderungsauftrag oder Frachtdokumente vorzulegen.*~~

~~*(5) Zur Erlangung eines gesonderten Betankungsscheines (§ 2 Abs. 3) ist der Freischein Luftfahrt, zu dem der Betankungsschein ausgestellt werden soll, anzugeben und die ausschließliche Nutzung des betreffenden Luftfahrzeugs in der gewerbsmäßigen Luftfahrt*~~

~~*nachzuweisen oder glaubhaft zu machen. Weiters ist die Dauer anzugeben, für die der Betankungsschein ausgestellt werden soll. Die Befristung endet jedenfalls zum Zeitpunkt des Ablaufs des betreffenden Freischeins Luftfahrt.*~~

~~*(6) Sind amtliche Vordrucke oder Muster vorgesehen, so sind diese zu verwenden.*~~

~~*Unversteuerte Abgabe von Luftfahrtbetriebsstoffen*~~

~~*§ 4.*~~

~~*(1) Im Zuge einer unversteuerten Abgabe von Luftfahrtbetriebsstoffen ist dem Steuer- oder Zolllagerinhaber das Vorhandensein eines gültigen Betankungsscheines nachzuweisen.*~~

~~*(2) In den Fällen des § 2 Abs. 2 Z 3 ist der Betankungsschein dem Steuer- oder Zolllagerinhaber vorzulegen und von diesem einzuziehen, aufzubewahren und dem zuständigen Zollamt auf Verlangen vorzulegen.*~~

~~*(3) In besonders berücksichtigungswürdigen Einzelfällen, in denen*~~

~~*1. eine unmittelbare Abgabe des Luftfahrtbetriebsstoffs in das Luftfahrzeug nicht in Betracht kommt, weil das Luftfahrzeug für Flüge in Not- und Krisenfällen, insbesondere zu Rettungsflügen in Gebiete eingesetzt wird, die so weit von einem Steuer- oder Zolllager entfernt sind, dass es im Falle einer unmittelbaren Abgabe der Luftfahrtbetriebsstoffe aus dem Steuer- oder Zolllager zu unverhältnismäßigen Verzögerungen des Rettungseinsatzes käme, und*~~

~~*2. der unversteuert abgegebene Luftfahrtbetriebsstoff nur als Luftfahrtbetriebsstoff einsetzbar ist, und*~~

~~*3. die bestimmungsgemäße Verwendung insbesondere anhand von Aufzeichnungen lückenlos dargelegt und Missbrauch ausgeschlossen werden kann,*~~

~~*kann das Zollamt auf Antrag des Verwenders im Zuge der Ausstellung des Betankungsscheines mit einem entsprechenden Vermerk von dem Erfordernis der unmittelbaren Abgabe der Luftfahrtbetriebsstoffe in das Luftfahrzeug aus einem Steuer- oder Zolllager absehen. Im Antrag hat der Verwender darzulegen, von welchen Standorten aus das Luftfahrzeug betankt werden soll.*~~

~~*Vergütung*~~

~~*§ 5.*~~

~~*(1) Zur Geltendmachung einer Vergütung nach § 5 Abs. 3a MinStG hat der Verwender der Luftfahrtbetriebsstoffe das Vorliegen der in § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG genannten Voraussetzungen sowie die bereits erfolgte Entrichtung der Mineralölsteuer für die Luftfahrtbetriebsstoffe nachzuweisen oder zumindest glaubhaft zu machen.*~~

~~*(2) In besonders berücksichtigungswürdigen Einzelfällen, in denen eine unmittelbare Abgabe des Luftfahrtbetriebsstoffs in das Luftfahrzeug aus tatsächlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht kommt, die bestimmungsgemäße Verwendung aber insbesondere anhand von Aufzeichnungen lückenlos dargelegt und Missbrauch ausgeschlossen werden kann, kann das Zollamt auf Antrag des Verwenders von dem Erfordernis der unmittelbaren Abgabe der Luftfahrtbetriebsstoffe in das Luftfahrzeug aus einem Steuer oder Zolllager absehen.*~~

~~*Inkrafttreten*~~

~~*§ 6.*~~

~~*Diese Verordnung tritt mit 1. Oktober 2017 in Kraft und ist auf Mineralöle anzuwenden, die nach dem 30. September 2017 als Luftfahrtbetriebsstoffe nach § 4 Abs. 1 Z 1 MinStG abgegeben werden. Werden Freischeine Luftfahrt und gesonderte Betankungsscheine vor diesem Zeitpunkt ausgestellt, ist in diesen darauf hinzuweisen, dass diese erst ab 1. Oktober 2017 wirksam werden.*~~

6. Ausführungen zur Antragslegitimation

6.1. Zur unmittelbaren Betroffenheit der Antragsteller

Die Eigenschaft als Normadressat ist keine zwingend notwendige Voraussetzung für die unmittelbare Betroffenheit in der Rechtssphäre.[64] **Der Verfassungsgerichtshof hat wiederholt eine unmittelbare Betroffenheit gleich der eines Normadressaten angenommen, wenn das Gesetz dem Inhalt und dem Zweck nach die durch ein Grundrecht geschützte Rechtssphäre von Antragstellern betroffen hat** [65].

6.1.1. Unmittelbare Betroffenheit Antragsteller 1 bis 651 bezüglich § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994

Obwohl § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 unmittelbar nur Unternehmer adressiert, sind die Antragsteller, als Nicht-Unternehmer iSd UStG 1994, dennoch unmittelbar in ihrer Rechtssphäre betroffen. Es ist nämlich gerade der Zweck des UStG 1994, dass die Umsatzsteuer letztlich vom Nicht-Unternehmer, sprich dem Verbraucher, und nicht vom Unternehmer zu tragen ist, da die USt vom Belastungskonzept eine Verbrauchssteuer ist[66]. Der Unternehmer ist lediglich aus technischen Gründen Steuerschuldner.

---

[64] vgl. dazu u.a. die unmittelbare Betroffenheit von Arbeitnehmer durch ein - an den Arbeitgeber gerichtetes Nachtarbeitsverbot für Frauen, G220/91; G221/91; G222/91 12.03.1992, sowie die Vorratsdatenspeicherung, G 47/2012-49, G 59/2012-38, G 62/2012-46, G 70/2012-40, G 71/2012-36

[65] Ibid.

[66] *Ruppe/Achatz,* Umsatzsteuergesetz – Kommentar[5] Einl. Rz 35. *Doralt/Ruppe/ Ehrke-Rabel*, Grundriss des österreichischen Steuerrechtes[8], Band 2, Rz. 200 mwN.

Das österreichische Schrifttum klassifiziert daher die USt auf Grund ihrer Wirkung als allgemeine Verbrauchssteuer, bzw. als allgemeine Einkommensverwendungssteuer.[67] Auch die Materialen zum UStG 1972 ordnen die Umsatzsteuer als Verbrauchssteuer ein.[68] Der VwGH sieht in der USt sowohl Merkmale einer Verkehrs- als auch einer Verbrauchssteuer[69] und erkennt an, dass die UStG letztlich vom Verbraucher getragen wird.[70]

Der EuGH ordnet die Umsatzsteuer eindeutig als Verbrauchssteuer ein.[71] Selbiges ergibt sich auch aus den Erwägungen der ersten Richtlinie 67/227/EWG des Rates vom 11. April 1967 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuer:

> *" Das gemeinsame Mehrwertsteuersystem beruht auf dem Grundsatz, daß auf Gegenstände und Dienstleistungen, ungeachtet der Zahl der Umsätze, die auf den vor der Besteuerungsstufe liegenden Produktions- und Vertriebsstufen bewirkt wurden, eine allgemeine zum Preis der Gegenstände und Dienstleistungen genau proportionale Verbrauchssteuer anzuwenden ist. "*

Aus diesem Grund entfalten umsatzsteuerliche Regelungen mehr als rein faktische Reflexwirkungen gegenüber Verbrauchern, da letztendlich der tatsächliche Normadressat der Umsatzsteuer der Nicht-Unternehmer iSd UStG1994, somit der Verbraucher, und nicht der Unternehmer ist.[72] Wie bereits ausgeführt hat der

---

[67] *Ruppe/Achatz,* Umsatzsteuergesetz – Kommentar[5] Einl. Rz 36 mwN.
[68] 145 BlgNR 13. GP, 22.
[69] VwGH 648/76, 05.10.1976.
[70] VwGH RS 2001/17/0192.
[71] 5.51982, 15/81 "Gaston Schul"; 21.5.1985, 47/84 "Gaston Schul II"; 29.2.1996, C-215/94 "Mohr"; 18.12.1997, C-384/95 "Landboden- Agrardienste".
[72] *Ruppe/Achatz,* Umsatzsteuergesetz – Kommentar[5] §6 Rz 36.

Verfassungsgerichtshof wiederholt eine unmittelbare Betroffenheit gleich der eines Normadressaten angenommen, wenn das Gesetz dem Inhalt und dem Zweck nach die durch ein Grundrecht geschützte Rechtssphäre von Antragstellern betroffen hat.[73]

Im konkreten Fall berührt § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 dem Inhalt und Zweck nach die Rechtssphäre der Antragsteller, da diese als Nicht- Unternehmer iSd UStG 1994 de facto Normadressaten der Umsatzsteuer ist und somit unmittelbar vom UStG 1994 insbesondere § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 betroffen sind. Die Antragsteller sind aufgrund der Vorgaben des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 insofern unmittelbar betroffen, als dass das von ihnen bevorzugte umweltfreundlichere Verkehrsmittel aufgrund der dort normierten Ausnahme schlechter gestellt wird und die von ihnen zu zahlende Umsatzsteuer höher ist. Darüber hinaus stellt die gegenständliche Norm eine aktive Verletzung der grundrechtlich zu gewährleisteten Schutzpflichten gemäß Art 2 EMRK und Art 2 GRC gegenüber Antragsteller 1 bis 651, gemäß Art 8 EMRK und Art 7 GRC gegenüber Antragsteller 1 und 3 dar.

6.1.2. Unmittelbare Betroffenheit der Antragsteller 1 bis 4 und 652 bis 8.063 bezüglich § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995

§ 22 MineralölsteuerG 1995 regelt, dass die Steuerschuld für die Mineralölsteuer den Inhaber des Steuerlagers trifft. Dennoch sind die Antragsteller direkt von dieser betroffen, da es der Zweck der Mineralölsteuer ist, als Verbrauchsteuer gem § 1 Abs 1 MineralölsteuerG 1995 letztlich von den Konsumenten getragen zu

[73] Vgl. u.a. VfGH 12.03.1992, G220/91; G221/91;G222/91.

werden.[74] Die Mineralölsteuer stellt die dem Aufkommen nach, bedeutendste Verbrauchsteuer dar.[75] Damit ergibt sich auch bei der Mineralölsteuer, dass sie faktisch gegenüber Verbrauchern wirkt. Indirekter Normadressat ist somit auch dieser. Da der Verfassungsgerichtshof wiederholt auch dann die unmittelbare Betroffenheit von Normadressaten annimmt, wenn das Gesetz nach Inhalt und Zweck die Rechtsphäre von grundrechtlich geschützten Antragstellern berührt[76], ist hier ebenso davon auszugehen.

Im konkreten Fall berührt § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 dem Inhalt und Zweck nach die Rechtssphäre der Antragsteller, da diese als Nicht Unternehmer iSd MineralölsteuerG 1995, somit Verbraucher, de facto Normadressaten der Mineralölsteuer und somit unmittelbar vom MineralölsteuerG 1995 betroffen ist. Die Antragsteller sind aufgrund der Vorgaben des § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 insofern unmittelbar betroffen, als dass das von ihnen bevorzugte umweltfreundlichere Verkehrsmittel aufgrund der dort normierten Ausnahme schlechter gestellt ist. Darüber hinaus stellt die gegenständliche Norm eine aktive Verletzung der grundrechtlich zu gewährleisteten Schutzpflichten gemäß Art 2 EMRK und Art 2 GRC gegenüber Antragsteller 1,2,3,4 und 652 bis 8.083, gemäß Art 8 EMRK und Art 7 GRC gegenüber Antragsteller 1 und 3 dar.

---

[74] Vgl VfGH 3.12.2005, Slg 17.724.

[75] *Rechnungshof*, System der Erhebung von Verbrauchsteuern 2016, www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/System_der_Erhebung_der_Verbrauchsteuern.pdf (12.9.2019). **Beilage ./15**

[76] vgl. dazu die unmittelbare Betroffenheit von Arbeitnehmer durch ein - an den Arbeitgeber gerichtetes Nachtarbeitsverbot für Frauen, VfGH 12.03.1992, G220/91; G221/91; G222/91, sowie die Vorratsdatenspeicherung, G 59/2012-38, G 62/2012-46, G 70/2012-40, G 71/2012-36.

6.2. Zur rechtlichen Betroffenheit der Antragsteller

Voraussetzung für die Zulässigkeit ist weiteres, dass die Antragsteller in ihrer rechtlichen Sphäre betroffen und nicht bloß in ihren wirtschaftlichen oder sonstigen Interessen berührt sind. Die steuerrechtliche Bevorzugung des personenbezogenen, grenzüberschreitenden Flugverkehrs gegenüber dem Bahnverkehr durch § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 verletzt die Antragsteller wie folgt.[77]

- Antragsteller 1 bis 8.063 durch § 6 Abs 1 Z3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 in ihrem verfassungsrechtlich gewährleisteten Recht auf Gleichheit – Gleichheitsgrundsatz- gem Art 2 StGG und Art 7 B-VG sowie in dem unionsrechtlichen Grundrecht gem Art 20 GRC
- Antragsteller 1 bis 651 durch § 6 Abs 1 Z3 lit d UStG 1994 in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten und unionsrechtlichen Grundrecht gem Art 2 EMKR und Art 2 GRC
- Antragsteller 1, 2, 3, 4 , 652 bis 8.063 durch § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten und unionsrechtlichen Grundrecht gem Art 2 EMKR und Art 2 GRC
- Antragsteller 1 und 3 durch § 6 Abs 1 Z3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 in dem verfassungsrechtlich

[77] Diesbezüglich wird zunächst kurz angemerkt, dass die Antragsteller in Österreich (im Unterschied zu anderen EU-Staaten wie den Niederlanden und Deutschland) über keine prozessuale Möglichkeit verfügt eine Grundrechtsverletzung durch die reine Untätigkeit des Gesetzgebers im Zusammenhang mit der Klimakrise gerichtlich geltend zu machen. Die Antragsteller sind somit prozessual darauf angewiesenen ihre rechtliche Verletzung konkret ausschließlich anhand einzelner Rechtsnormen, wie nachstehend angeführte Bestimmungen aufzuweisen, die sie in ihren Grundrechten verletzen.

gewährleisteten und unionsrechtlichen Grundrecht gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC

6.2.1. Verletzung des verfassungsrechtlich gewährleisteten Rechtes auf Gleichheit – Gleichheitsgrundsatz- gem Art 2 StGG und Art 7 B-VG sowie unionsrechtlichen Grundrecht Art 20 GRC

Der verfassungsgesetzlich gewährleistete Gleichheitsgrundsatz bindet auch den Gesetzgeber [78] und verpflichtet diesen an gleiche Tatbestände gleiche Rechtsfolgen zu knüpfen [79] sowie wesentliche Unterschiede im Tatsachenbereich durch entsprechende rechtliche Regelungen zu berücksichtigen. [80] Nur mit sachlicher Begründung ist es dem Gesetzgeber gestattet, Gleiches ungleich zu behandeln.[81] Innerhalb dieser Schranken ist es dem Gesetzgeber jedoch durch den Gleichheitsgrundsatz nicht verwehrt, seine politischen Zielvorstellungen auf eine geeignete Art zu verfolgen.[82] Der Verfassungsgerichtshof kann dem Gesetzgeber nur entgegentreten, wenn dieser Ziele verfolgt, die keinesfalls als im öffentlichen Interesse liegend anzusehen sind. [83] Auch eine zunächst gleichheitskonforme Regelung kann durch eine Änderung der maßgeblichen Verhältnisse gleichheitswidrig werden. [84] **Normen müssen nicht nur zum Zeitpunkt der Erlassung, sondern jederzeit dem Gleichheitssatz entsprechen**.[85]

---

[78] VfSlg 13327/1993, 16407/2001, 17315/2004, 20250/2018, 20270/2018 u.a.
[79] VfSlg. 5727/1968.
[80] VfSlg. 8217/1977, 8806/1980.
[81] VfSlg 14039/1995, 16407/2001, 17315/2004, 17500/2005, 20270/2018, VfSlg. 7947/1976, 8600/1979, u.a.
[82] VfSlg 16176/2001, 16504/2002, 20270/2018, 4711/1964. u.a.
[83] VfSlg. 17.315/2004; 19.976/2015.
[84] *VfSlg.* 5854, 7330, 7461, 7974, 8871, 13.917, 14.683.
[85] *VfSlg.* 11.048/1986, 12.753/1991, 13.777/1994, 16.374/2001, 18.731/2009.

Die GRC garantiert in Art 20 GRC die Gleichheit vor dem Gesetz und verpflichtet den Gesetzgeber, ähnlich Art 2 StGG und Art 7 B-VG, Gleiches gleich und Ungleiches ungleich zu behandeln[86], außer eine Ungleichbehandlung ist objektiv gerechtfertigt.[87]

Die Antragsteller reisen aus Prinzip des Umweltschutzes, ein im Verfassungsrang stehendes Staatsziel [88] , mit der Bahn anstatt mit dem Flugzeug. Am 25. September 2019 erklärte der österreichische Nationalrat den Klimanotstand durch die Entschließung 141/E zum „Climate Emergency". Der somit verfassungsrechtlich als Staatsziel anerkannte Umweltschutz und der vom österreichischen Nationalrat beschlossene Klimanotstand stellen die Entscheidungsgrundlage für die Nutzung des Bahnverkehrs, anstelle des Flugverkehrs, dar.

Bahn- und Flugverkehr sind, insbesondere auch auf Grund des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn, innerhalb Österreichs und im europäischen Umfeld, hinsichtlich Gesamtreisedauer[89] gleichwertige Verkehrsmittel.[90] Lediglich betreffend den CO_2 Emissionen pro zurückgelegten km, gibt es entscheidende

---

[86] *Köchle/ Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union, GRC Art 20, Rz 20 mwN.
[87] Ibid, Rz 21 mwN.
[88] Angemerkt wird, dass auch Staatszielbestimmungen uU als Pflichten des Staates zu aktivem Handeln gedeutet werden können, wenn auch diesbezüglich kein Rechtsanspruch besteht. *Walter/Mayer/Kucsko-Stadlmayer*, Bundesverfassungsrecht [10] , Rn 1333.
[89] Zu berücksichtigen sind die für die Kontrollen am Flughafen einzurechnenden Zeitaufwand, sowie der An- und Abreisezeit zwischen Stadtzentrum und Flughafen.
[90] Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), NGO- Luftverkehrskonzept: Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland, Juli 2015. e.g. Wien-Prag, Wien-München, Wien- Budapest, Wien- Zürich; Vgl Aussagen des ÖBB Vorstandes; *Die Presse*, ÖBB-Chef: Bis sechs Stunden Fahrzeit ist Zugfahren besser als fliegen, diepresse.com/home/wirtschaft/economist/5688486/OeBBChef_Bis-sechs-Stunden-Fahrzeit-ist-Zugfahren-besser-als-fliegen (18.09.2019). *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)*, NGO- Luftverkehrskonzept: Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland, Juli 2015, Seite 17.

Unterschiede: Eine Flugreise emittiert im Durchschnitt rund 31 Mal mehr an CO_2 als die Bahn.[91]

Die Entscheidung der Antragsteller, aus Prinzip des Umweltschutzes individuell weniger CO_2 zu emittierten hat zur Folge, dass die Antragsteller auf Grund der in § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 verankerten Kerosinbefreiung einen höheren Nettoticketpreis für eine Zugfahrt zu bezahlen haben. Im Unterschied zur Bahn, müssen Luftfahrtunternehmer keine Steuern für Treibstoffe zahlen und diese somit auf den Verbraucher umwälzen. Der höhere Nettoticketpreis erhöht auch die Umsatzsteuer, da dieser Grundlage für die Umsatzsteuer ist. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 hat zur Folge, dass bahnfahrende Verbraucher, wie die Antragsteller, bei einer grenzüberschreitenden Fahrt eine Umsatzsteuer zu zahlen haben, die das Bahnunternehmen abzuführen hat und gem dem System der Umsatzsteuer auf den Verbraucher, die Antragsteller, umwälzt. Wählen die Verbraucher hingegen das klimaschädliche Flugzeug für eine grenzüberschreitende Reise ist keine Umsatzsteuer auf den bereits günstigeren Preis zu zahlen.[92] Konkret zahlen die Antragsteller im Durchschnitt[93] für ein Bahnticket von Wien nach München, Dauer vier Stunden, 102 EUR und für ein Flugticket von Wien nach München, Dauer (inklusive Sicherheitskontrollen etc.) rund drei Stunden, 96 EUR.

---

[91] *Fischer/Sausen/Brunner/Staehlin/Schumann*, Flugverkehr und Klimaschutz, 2009.

[92] Angemerkt wird gemäß § 9 Abs 2 Z 1 UStG Luftverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland, die im entgeltlichen Luftverkehr überwiegend grenzüberschreitende Beförderung oder Beförderungen auf ausschließlich im Ausland gelegenen Strecken gänzlich von der Umsatzsteuer – auch im Inland - befreit sind. Die Liste der begünstigten Luftfahrtunternehmen ist den Erlässen den BMF für das jeweilige Kalenderjahr zu entnehmen und umfasst generelle alle österreichischen Luftfahrtunternehmen.

[93] Die Gesetzgebung darf bei der Normsetzung generalisierend von einer Durchschnittsbetrachtung ausgehen und auf den Regelfall abstellen VfSlg.13.497/1993, 15.850/2000, 16.048/2000, 17.315/2004 und 17.816/2006, 19.722/2012.

Betreffend die zweite Antragstellerin wird diesbezüglich ausgeführt, dass dieser monatlich lediglich ein durchschnittliches Grundeinkommen (inklusive Familienbeihilfe) von rund [redacted] zur Verfügung steht.[94] Hiervon hat sie monatlich [redacted] für die Miete zu begleichen. Somit stehen ihr nur rund [redacted] monatlich zum Leben zur Verfügung, wovon sie rund EUR [redacted] für Nahrungsmittel ausgibt.[95] Angesichts dieses geringen Einkommens muss sie auf Grund der Ausnahmeregelungen des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und des § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 einen proportional höheren Teil ihres Einkommens für ein umweltfreundliches Bahnticket zahlen, als sie für ein Flugticket begleichen müsste.

Diese steuerliche Ungleichbehandlung von gleichwertigen Verkehrsmitteln hat zur Folge, dass die Antragsteller auf Grund ihrer Orientierung am Staatsziel Umweltschutz einen größeren Anteil ihres Einkommens für ein klimafreundliches Verkehrsmittel zu begleichen haben.

6.2.1.1. Die steuerliche Ungleichbehandlung liegt nicht im öffentlichen Interesse

Angesichts der preislichen Differenz der gleichwertigen Verkehrsmittel wird ein klimaschädliches Verkehrsverhalten gefördert. Dies hat einen Anstieg von Treibhausgasen zur Folge. Der durch den Flugverkehr tatsächlich verursachte individuelle Treibhausgas-Ausstoß ist im Vergleich zu anderen klimaschädlichen, individuellen Aktivitäten bereits überproportional hoch. So stößt ein Zug durchschnittlich 14,4 g/Pkm CO_2-Äquivalente (=Treibhausgase als CO_2 berechnet pro Personenkilometer) aus, ein durchschnittlicher PKW 216,5 g/Pkm CO_2-

[94] **Beilage ./9**
[95] Ibid.

Äquivalente, während ein durchschnittliches Flugzeug auf 719,5 g/Pkm CO_2-Äquivalente kommt[96] Selbst wenn der durch den Flugverkehr verursachte CO_2 Ausstoß einen kleineren Anteil an den Gesamtemissionen trägt, so verzeichnet dieser klimaschädliche Sektor doch hohe Wachstumsraten. Alleine im Jahr 2018 ist das Passagieraufkommen gegenüber 2017 um 9,6% gestiegen.[97] Abgesehen davon, dass sich Emissionen in großer Höhe zwei- bis viermal klimaschädlicher auswirken als am Boden[98] Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, **dass der Sektor Verkehr jener Sektor ist, der seit dem Jahr 1990 in Österreich die höchsten Wachstumsraten an THG-Emissionen verzeichnet**. Konkret sind die Emissionen im Verkehr um über 71,8% seit 1990 gestiegen[99] In anderen Sektoren konnten die Emissionen allerdings nachhaltig gesenkt werden, beispielsweise im Gebäudesektor um -35,1% seit 1990 [100] Die Einsparungen aus anderen Bereichen wie Abfall-, Landwirtschaft und Gebäude werden vom Anstieg im Verkehr zunichte gemacht. Österreich verzeichnet deshalb seit 1990 keine Reduktion an Treibhausgasen, sondern sogar einen Anstieg von 4,6%[101]

Schafft Österreich es nicht seine THG bis 2030 drastisch zu senken drohen Strafzahlungen – das heißt Österreich muss aus anderen EU-Ländern Zertifikate zukaufen, welche ihre Klimaverpflichtungen übererfüllen. Diese Strafzahlungen

---

[96] *Umweltbundesamt,* Emissionskennzahlen, Mai 2019. Abrufbar unter https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf **Beilage ./5**

[97] http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/120765.html (19.02.2020)

[98] *atmosfair gGmbH*, atmosfair Flug-Emissionsrechner - Dokumentation der Methode und Daten, September 2016 mwN. Abrufbar unter https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/flug-emissionsrechner-dokumentation-berechnungsmethode-1.pdf (19.02.2020). **Beilage ./16**

[99] *Umweltbundesamt*, Klimaschutzbericht 2019. S. 58 8 https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0702.pdf. **Beilage ./17**

[100] *Ibid.* **Beilage ./17**

[101] *Umweltbundesamt*, Klimaschutzbericht 2019. S. 6 **Beilage ./17**

können sich auf bis zu 6,6 Milliarden Euro für die Periode bis 2030 belaufen,[102] bei steigenden Zertifikatspreisen auch noch mehr.[103] Diese Strafzahlungen sind proportional von den Steuergeldern der Antragsteller zu tragen. Es stehen somit auch weniger Steuergelder für öffentliche Interessen wie etwa Bildung, Forschung und Gesundheitswesen zur Verfügung. Andererseits verursacht die durch den THG Anstieg hervorgerufene Klimakrise in Österreich wirtschaftlichen Schäden, die sich 2019 bereits auf etwa EUR 1 Milliarde beliefen[104] und gem wissenschaftlichen Berechnungen bis zur Jahrhundertmitte auf durchschnittliche jährlich EUR 4,2 Milliarden bis EUR 5,2 Milliarden ansteigen.[105] Dies ungeachtet weitere Rückwirkungen, die in diesen Studien noch nicht enthalten sind.[106]

Angemerkt wird, dass eine Besteuerung der Luftfahrt gem anerkannten Studien zu keinen gesamtwirtschaftlichen Einbußen führen würde.[107]

Im Vergleich zur vorindustriellen Zeit ist mit Stand 2017 die globale Durchschnittstemperatur bereits um über ein Grad Celsius angestiegen. **Österreich ist hier überdurchschnittlich stark betroffen**[108], die durchschnittliche Temperatur

---

[102] Parlamentarische Anfrage. Abgerufen unter https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_02993/imfname_750330.pdf
[103] Parlamentarische Anfrage. Abgerufen unter https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_02993/imfname_750330.pdf
[104] *Cost of Inaction (COIN), Assesssing the Costs of Climate Change in Austria*, Die Auswirkungen des Klimawandels in Österreich: eine ökonomische Bewertung für alle Bereiche und deren Interaktion- Hintergrund und Ergebnisse des Forschungsprojekts COIN, Seite 4, www.coin.ccca.ac.at (17.10.2019). **Beilage ./18**
[105] Ibid.
[106] Ibid.
[107] European Commission, Taxes in the Field of Aviation and their impact – draft final report. www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/EC_report_Taxes_in_field_of_aviation_and_their_impact_web.pdf (17.10.2019).
[108] *Helga Kromp-Kolb/Herbert Formayer*, 2 Grad Plus - warum wir uns für die Rettung der Welt erwärmen sollten, 2018, Seite 15.

liegt in Österreich bereits 2 Grad über vorindustriellem Niveau.[109] Dieser Temperaturunterschied entspricht einer Verschiebung der mittleren Temperaturverhältnisse um rund 250 Höhenmeter im Alpenraum. Verbunden damit ist eine Veränderung von temperaturabhängigen Prozessen, zunehmenden Extremwettereignissen (und damit ein Anstieg von wirtschaftlichen Schäden), sowie letztlich die klimatischer Eignung von ganzen Ökosystemen.[110] Ein Überschreiten der globalen Erderwärmung von 1,5-Grad würde großräumig zu irreversiblen Schäden für Menschen und Ökosysteme auch in Österreich führen.

Im Wissen um diese Steuerbelastung und um diese wirtschaftlichen Schäden, ist diese steuerliche, die Antragsteller in ihren Rechten verletzende Ungleichbehandlung, 2020 kein sachlich begründbares Ziel im öffentlichen Interesse. Sowohl das Voranschreiten der Klimakrise, die in Österreich eingetretenen Temperaturveränderungen, als auch das Flugaufkommen und Struktur des Flugsektors haben sich grundlegend geändert.[111] Angesichts dieser geänderten Lebensumstände ist die Ungleichbehandlung nicht mehr im öffentlichen Interesse und bedarf einer unverzüglichen Anpassung.

Darüber hinaus fördert die in § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 vorgesehene Kerosinsteuerbefreiung in verstärktem Maße öffentlich bedenkliche Wirtschaftssektoren, wie den Billigfluglinien sektor. Aus den Geschäftsberichten des Jahres 2017 von Lufthansa und der Billigfluglinien WizzAir geht beispielsweise

---

[109] APCC AAR14: Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014, Seite 29; sowie: ZAMG. Abgerufen unter https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur und Klimaschutzbericht 2019, S.23 **Beilage ./19**

[110] *Helga Kromp-Kolb/ Herbert Formayer*, 2 Grad Plus - warum wir uns für die Rettung der Welt erwärmen sollten, 2018, Seite 15.

[111] VfSlg. 5854, 7330, 7461, 7974, 8871, 13.917, 14.683.

hervor, dass die Kosten für Kerosin bei Lufthansa 15%[112] der Gesamtkosten betragen, bei WhizzAir hingegen 28%[113]. Billigfluglinien verfügen jedoch weder über die notwendigen Ressourcen, um in klimafreundliche Forschung zu investieren, noch schaffen sie eine wünschenswerte Arbeitsmarktsituation. So verfügen ArbeitnehmerInnen mehrheitlich über keine regulären Arbeitsverträge, sondern sind oftmals als Selbständige oder freie Dienstnehmer tätig.[114] Dies hat zur Folge, dass im Falle von Krankheit keine Sozialhilfeleistungen zustehen. Der dadurch entstehende finanzielle Druck wiederum bewirkt, dass auch gesundheitlich sehr beeinträchtigte Piloten fliegen und dies zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für Passagiere führt.[115]

6.2.1.2. Das öffentliche Interesse wird durch Staatszielbestimmungen definiert

Mit dem BVG Umweltschutz (nunmehr Art 3 BVG Nachhaltigkeit) hat Verfassungsgesetzgeber unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass ein verfassungsrechtlich verfestigtes öffentliches Interesse an der Wahrung dieser genannten Staatsziele besteht.[116] Die in Art 1 und 3 BVG Nachhaltigkeit genannten Staatsziele konkretisieren demnach das seitens des Gesetzgebers gem Art 2 StGG und Art 7 B-VG zwingend zu berücksichtigende, öffentliche Interesse, selbst wenn kein absoluter Vorrang von Umweltschutzinteressen gegenüber anderen Entscheidungsdeterminanten besteht.[117] Im konkreten Fall kommen jedoch keine anderen öffentlichen Belange zur Rechtfertigung der gegenwärtigen Ungleichbehandlung in Betracht. Die gegenständlichen, steuerlichen Bevorzugungen

---

[112] *Lufthansa,* Geschäftsbericht 2017, Seite 33, **Beilage ./20.**
[113] *WhizzAir,* Geschäftsbericht 2017, Seite 19, **Beilage ./21.**
[114] *Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke & J. De Coninck*, 'Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector', European Social Dialogue, European Commission, 2015, VIIIf, S 30, **Beilage ./22.**
[115] Ibid.
[116] VfGH 29.06.2017, E 875/2017-32, E 886/2017- 31, Rn 205 mwN.
[117] Ibid.

der Luftfahrt haben nicht nur Strafzahlungen und verminderte Steuereinnahmen zur Folge, sie fördern auch den prekären Arbeitssektor der Billigfluglinien. Festzuhalten ist hierbei auch, dass eine USt-bare Leistung einen bestimmten Leistungsempfänger verlangt und aus diesem Grund ein Verhalten, das im öffentlichen Interesse liegt und keinem speziellen Leistungsempfänger ein verbrauchbarer Nutzen zukommt, nicht der USt unterliegt.[118] Auch aus der MwSt-RL selbst findet sich keine diesbezügliche Vorgabe für diesen Ausnahmetatbestand. Es ist somit auch aus dem System der USt und den in diesem Bezugsrahmen zu berücksichtigenden Interessen nicht nachvollziehbar, warum das Vorliegen eines Leistungsaustausch, aus dem ein konkreter, individueller Nutzen gezogen wird[119], nicht besteuert wird und die Berechtigung zur Geltendmachung des Vorsteuerabzug aufrecht bleibt.

6.2.2. Rechtliche Betroffenheit der Antragsteller auf Grund der Verletzung des verfassungsrechtlich gewährleisteten und unionsrechtlichen Grundrecht gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC – aktive Verletzung der staatlichen Schutzpflicht gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC

Art 2 EMRK und Art 2 GRC begründen nicht nur eine Pflicht des Staates ungerechtfertigte Eingriffe in das Leben zu unterlassen, sondern auch das menschliche Leben wirksam zu schützen[120] und zwar - so erforderlich - auch durch die Verpflichtung Dritter. [121] Begründet durch das Konzept der positiven

---

[118] *Ruppe/Achatz, Umsatzsteuergesetz*[5] § 1 Tz 24 mwN.
[119] Ibid.
[120] EGMR 9.6.1998, 23413/94*, LCB/Vereinigtes Königreich*, Rn. 36; *Paul and Audrey Edwards v. the United Kingdom*, Dossiernummer 46477/99, Rn. 54; EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99*, Öneryildiz/Türkei*, Rn. 71; EGMR 20.3.2008*, 15339/02, Budayeva ua/Russland*, Rn. 128. EGMR 17.1.2008, 59548/00, *Dodov/Bulgarien*, Rn. 79; EGMR 13.11.2012, 7678/09, *Van Colle ua/Vereinigtes Königreich*, Rn. 88. *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union, GRC Art 2, Rz 24 mwN.
[121] EGMR 28.10.1998 (GK), 23452/94*, Osman/Vereinigtes Königreich.*

Schutzpflichten des Art 1 EMRK, muss der Staat diesbezüglich alle verhältnismäßigen Maßnahmen ergreifen.[122] Die Schutzpflicht gem Art 2 EMRK beinhaltet auch die Verpflichtung des Staates die zum Schutz des Lebens erforderlichen Gesetzes- und Verwaltungsmaßnahmen zu treffen.[123] Die seitens des Staates erforderlichen Maßnahmen haben die speziellen Umstände einer bestimmten Situation und die Höhe des Risikos zu berücksichtigen.[124] Tatsächlich eingetretene Todesfälle sind nach Art 2 EMRK nicht erforderlich, um die Schutzpflicht des Staates auszulösen. [125]

Diese Grundprinzipien finden auch in Fragen des Umweltrecht Anwendung: Der Staat ist im Rahmen seiner Schutzpflicht verpflichtet, Beeinträchtigungen des Rechts auf Leben durch Umweltkatastrophen *präventiv* zu verhindern, bzw. umso mehr gefahrenerhöhendes Verhalten nicht zu fördern. Somit kann der Staat für den Verlust des Lebens zur Verantwortung gezogen werden, wenn er es unterlässt seine Bürger vor Umweltbedrohungen angemessen zu schützen, [126] bzw. aktiv seine Schutzpflichten verletzt. Entscheidend für das Bestehen der staatlichen Schutzpflicht ist, dass der Staat von der bevorstehenden Lebensbedrohung wusste bzw. wissen hätte müssen.[127]

---

[122] *Grabenwarter,* Europäische Menschenrechtskonvention, 2012[5] § 19 Rz 1.
[123] EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland*, Rn.129 und 159.
EGMR 28.10.1998 (GK), *23452/94, Osman/Vereinigtes Königreich*, *Reports* 1998-VIII, p.3159, §115; *Paul and Audrey Edwards*, cited above, Rn. 54;EGMR 27.6.2000 (GK), 22277/93*, Ilhan/Türkei*, Rn. 91; EGMR 28.3.2000, 22492/93*, Kılıç/Türkei*, Rn 62, EGMR 28.3.2000, 22535/93*, Mahmut Kaya/Türkei*, Rn. 85; EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99*, Öneryildiz/Türkei*, Rn. 90.
[124] EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99*, Öneryildiz/Türkei*, Rn. 90; EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland*, Rn. 129 and 132.
[125] EGMR 9.6.1998, 23413/94*, LCB/Vereinigtes Königreich*, Rn. 36; EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland*:
[126] EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99*, Öneryildiz/Türkei.*
[127] *VfSlg.* 19.708/2012. EGMR 10.07.2012, 60444/08, *Kayak/ Türkei.* EGMR, 29.04.2002, *Pretty*, 2346/02, Rz 39. *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union, GRC Art 2, Rz 24 mwN.

Der Umfang der staatlichen Schutzpflicht hängt sowohl von der Schädlichkeit der umweltbeeinträchtigenden Aktivität als auch von der Vorhersehbarkeit des Lebensrisikos ab.[128] Beispielsweise nahm der EGMR eine Pflicht des Staates zu Schaffung einer schützenden Rechtslage und eines funktionierenden Administrationssystem zum Schutz von Schlammlawinen an.[129] Auch Mängel bei der Durchführung der Schutzpflichten können eine Grundrechtsverletzung begründen.[130] Der EGMR nahm allerdings eine derartige Vorsehbarkeit des Lebensrisikos bereits auf Grund der Einstufung eines Gebietes als Erdbebenzone an,[131] ohne dass es zu einem tatsächlichen Erdbeben gekommen war. Allein die wissenschaftliche Einordnung einer Situation als lebensbedrohliche Gefahr reichte aus, um dem Anwendungsbereich des Art 2 EMRK zu unterliegen.[132]

Die IPCC- Sachberichte stellen eine international wissenschaftlich anerkannte Basis bei der Verabschiedung von internationalen Klimaverträgen dar. Auch der österreichische Gesetzgeber hat die IPCC- Sachberichte als wissenschaftliche Grundlage für die Klimakrise anerkannt[133] und verfügt somit nachweislich über ausreichendes Wissen betreffend die Klimakrise und die Gefährlichkeit des Nicht-handelns zum jetzigen Zeitpunkt.

---

[128] EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99, *Öneryildiz/Türkei*, Rn. 73; EGMR 9.6.1998, 23413/94, *LCB/Vereinigtes Königreich*, Rn. 37-41.
[129] EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland*, Rn. 159
[130] EGMR 20.03.2008, 15339/02, *Budayeva ua/ Russland.*
[131] EGMR 17.11.2015, 14350/05, *M. Özel ua/Türkei*, Rn. 174.
[132] Vgl dazu auch: *Ammer/Novak/et al*, Rechtstellung und rechtliche Behandlung von Umweltflüchtlingen, 2010, bim.lbg.ac.at/sites/files/bim/Langversion%20Studie_0.pdf (12.9.2019).
[133] Entschließung des Nationalrates vom 25.09.2019, 140/E XXVI. GP. „Die Bundesregierung wird aufgefordert zusätzlich zu den Veröffentlichungen österreichischer gesetzlicher Institutionen die wissenschaftlichen Berichte des „Intergovernmental Panel on Climate Change" (IPCC), des „Austrian Panel on Climate Change" (APCC) und der „Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services" (IPBES) als sachliche Grundlage für zukünftige Klima- und Umweltpolitik heranzuziehen."

In der Entschließung des Nationalrates vom 25.09.2019 wurde sogar der nationale Klimanotstand ausgerufen [134] und die Bundesregierung auf Grundlage der IPCC Berichte aufgefordert

> „*den Climate Emergency zu erklären und damit die Eindämmung der Klima- und Umweltkrise und ihrer schwerwiegenden Folgen als Aufgabe höchster Priorität anzuerkennen.*"

6.2.3. Die vorhersehbare Lebensbedrohung der Klimakrise ist für die Antragsteller konkret spürbar

Art 2 EMRK schützt vor Bedrohungssituationen, deren Lebensbedrohung sich mit an sicher grenzender Wahrscheinlichkeit realisieren werden und wenn diesbezüglich eine entsprechende Aktualität der Gefährdung vorliegt. [135] Konkret drohen der österreichischen Bevölkerung zahlreiche, vorhersehbare Gefährdungen des Lebens: Hitzeperioden, Hochwasser[136], Erdrutschen, schmelzendem Permafrost und damit einhergehenden Felsstürzen und Murgängen, Beeinträchtigungen der Wasser-, Boden- und Luftqualität, Ausbreitung von Schadorganismen, Krankheiten und vieles mehr. [137] Bereits jetzt ist in Österreich die Gefährdung durch Hochwasser[138] und

---

[134] Entschließung des Nationalrates vom 25.09.2019, 140/E XXVI. GP.
[135] *Holoubek,* Grundrechtliche Gewährleistungspflichten, Seite 289.
[136] Die durchschnittlichen jährlichen Hochwasserschäden für den Zeitraum 1981–2010 waren im Bereich von € 200 Mio., die Bandbreiten prognostizierter jährlicher Schadenssummen dürften zwischen € 400 Mio. und € 1.800 Mio für den Zeitraum 2036–2065 liegen. *Cost of Inaction (COIN), Assesssing the Costs of Climate Change in Austria*, www.coin.ccca.ac.at (20.2.2020). **Beilage ./18**
[137] *Cost of Inaction (COIN), Assesssing the Costs of Climate Change in Austria*, Die Auswirkungen des Klimawandels in Österreich: eine ökonomische Bewertung für alle Bereiche und deren Interaktion- Hintergrund und Ergebnisse des Forschungsprojekts www.coin.ccca.ac.at (18.2.2020). **Beilage ./18**
[138] Etwa in Oberösterreich im Mai 2017, ORF Oberösterreich vom 9.5.2017, https://ooe.orf.at/v2/news/stories/2841926/ (18.2.2020).

Murenabgänge [139] , sowie Dürreperioden [140] und Gletscherrückgang bekannt. Katastrophenereignisse wie diese passieren bereits jetzt, werden aber durch die Klimakrise immer wahrscheinlicher. Die Bedrohung durch die Folgen der Klimakrise ist sohin auch hinsichtlich der Antragsteller, alle in Österreich wohnhaft, vorhersehbar iSd Art 2 EMRK und Art GRC.

Eine besondere Betroffenheit weist die 1995 geborene, zweite Antragstellerin auf, die eine durchschnittliche Lebenserwartung von durchschnittlich 79,89 Jahren hat.[141] Junge Menschen, wie die zweite Antragstellerin, sind auf Grund ihrer durchschnittlichen Lebenserwartung von den Folgen der Klimakrise stärker betroffen. Im Vorfeld der UN-Klimakonferenz in Madrid 2019 bilanzierten Experten aus 35 Institutionen, darunter die Weltgesundheitsorganisation, das Internationale Institut für Angewandte Systemanalyse in Laxenburg und zahlreiche Universitäten, über die Auswirkungen der Klimakrise auf die Gesundheit. Der Bericht wurde im Fachjournal "The Lancet" veröffentlicht. Festgehalten wurde, dass wenn weiterhin so viel CO_2 in die Atmosphäre ausgestoßen wird wie bisher, heute geborene Kinder im Alter von 71 Jahren im Schnitt in einer um vier Grad heißeren Welt leben müssen.[142] Bereits heute hat sich Österreich im Durchschnitt um 2 Grad im Vergleich zur vorindustriellen Zeit erwärmt. [143] Werden die Folgen der

---

[139] Beispielsweise im November 2019 in Kärnten, ORF Kärnten vom 18.11.2019, https://kaernten.orf.at/stories/3022190/ (19.2.2020).

[140] Laut Hagelversicherung verursachen Trockenheit und andere Wetterextreme Schäden idHv € 150 Mio; Kurier vom 7.9.2019; https://kurier.at/chronik/oesterreich/duerre-zeiten-wir-befinden-uns-schon-mitten-in-der-klimakrise/400598879 (19.2.2020).

[141] *Statistik Austria*, Lebenserwartung für ausgewählte Altersjahre 1868/71 bis 2010/12 sowie 1951 bis 2018 (zuletzt aktualisiert 31.7.2019, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/sterbetafeln/index.html (zuletzt aufgerufen am 19.02.2020). **Beilage ./10**

[142] Nick Watts, Markus Amann, Nigel Arnell, et. al, The 2019 report of The *Lancet* Countdown on health and climate change: ensuring that the health of a child born today is not defined by a changing climate. The Lancet (Vol 394), S 1836, als Beilage vorgelegt. **Beilage ./23**

[143]ZAMG. Abgerufen unter https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur und Klimaschutzbericht 2019, S.23, **Beilage ./24**

Klimakrise, die einen schädigenden Einfluss iSd Art 2 EMRK darstellen, nicht abgewendet, ist das Leben der zweiten Antragstellerin, nicht zuletzt auf Grund ihrer Lebenserwartung, gefährdet. Diese Gefährdung ist daher vorhersehbar.

Angesichts dieser vorhersehbaren und der teilweise realisierten Bedrohung des Lebens der Antragsteller ist Österreich zur Schaffung einer Rechtslage verpflichtet, die eine Senkung von THG- Emissionen herbeiführt. Speziell für das schädigende Ereignis Klimakrise ist, dass der Eintritt dieser lebensbedrohlichen Folgen und der Effekt staatlicher ergriffener Schutzmaßnahmen zeitlich auseinanderliegen. Die Klimakrise ist ein zu komplexer Vorgang, als dass Schutzmaßnahmen zeitlich unmittelbare Wirksamkeit zeigen können. Daraus folgt einerseits, dass die Grundrechtsverletzung der bekämpften Rechtsnormen erst einige Jahre später in ihrem vollen Ausmaß sichtbar und spürbar wird. Andererseits bedeutet das, dass Schutzmaßnahmen zur Abwehr dieser Folgen nur dann rechtzeitig und daher wirksam sind, wenn sie zum jetzigen Zeitpunkt gesetzt werden.

Die staatliche Förderung der Luftfahrt durch § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 ist daher mit der Schutzpflicht Österreichs gem Art 2 EMRK nicht vereinbar. Wissenschaftlich gesehen, stellen diese Normen kontraproduktive und schädliche Maßnahmen dar.[144] Sie stehen somit in direktem Widerspruch zu der bestehenden Schutzpflicht gem Art 2 EMKR und Art 2 GRC

---

144 *Kirchengast, G., Kromp-Kolb, H., Steininger, K., Stagl, S., Kirchner, M., Ambach, Ch., Grohs, J., Gutsohn, A., Peisker, J., Strunk, B.* (2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Publizierte Version 9.9.2019, 227 S. CCCA: Wien Graz. Online via: https://ccca.ac.at/wissenstransfer/uninetz-sdg-13-1, S 65ff mwN. **Beilage ./25;** *WIFO/Kletzan-Slamanig/Köppl*, Umweltschädliche Subventionen in den Bereichen Energie und Verkehr,www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=58977&mime_type=application/pdf (19.02.2020). **Beilage ./3.**

und stellen daher einen nicht gerechtfertigten Eingriff in das Recht auf Leben der Antragsteller dar.

Auch Art 2 GRC garantiert das in Art 2 EMRK verankerte Recht auf Leben samt seinen Schutzpflichten, [145] inklusive Schutzpflichten in umweltrelevanten Bereichen.[146]

6.2.4. Rechtliche Betroffenheit der Antragsteller eins und drei auf Grund der Verletzung des verfassungsrechtlich gewährleisteten und unionsrechtlichen Grundrecht Art 8 EMRK und Art 7 GRC – aktive Verletzung der staatlichen Schutzpflicht

Basierend auf Art 8 EMRK und Art 7 GRC[147] besteht eine **positive, staatliche Pflicht zum Schutz der Freiheit des Privat- und Familienlebens**.[148] **Diese Schutzpflicht beinhaltet auch die (Gewährleistungs-)Verpflichtung des Staates die zum Schutz des Lebens erforderlichen und geeigneten Gesetzes- und Verwaltungsmaßnahmen zu treffen.** [149]

Aus Art. 8 Abs. 1 EMRK und Art 7 GRC ist zwar kein Recht auf eine saubere Umwelt ableitbar, dennoch besteht eine Schutzpflicht in Bezug auf

---

[145] *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 2, Rz 21.
[146] *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 2, Rz 41.
[147] Der Schutzbereich des Art 7 GRC basiert in seinem Umfang und in seinen Schranken auf Art 8 EMRK. *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union2, GRC Art 7, Rz 4 mwN.
[148] EGMR *9.12.1994, 16798/90, López Ostra/Spanien*, Rn. 51. *Holoubek,* Grundrechtliche Gewährleistungspflichten, Seite 54.
[149] EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno ua/Italien. Mayer/Muzak,* B-VG⁵, M I. mwN. EGMR 2.12.2010, 12853/02, *Ivan Atanasov/ Bulgarien.*

Umweltbeeinträchtigungen[150], die sich negativ auf die Gesundheit, die körperliche Integrität[151] oder das Privat- bzw. Familienleben auswirken.[152] Auch aus das in Art 8 EMRK verankerte Recht auf Achtung der Wohnung wird als Schutznorm hinsichtlich Umweltbeeinträchtigungen durch Immissionen angesehen.[153] Die aus Art 8 EMRK abgeleitete Pflicht, sinnvolle und angemessene Maßnahmen zu treffen, umfasst auch den Schutz vor Umweltverschmutzungen, um so die in Art 8 EMRK inhärenten Rechte gewährleisten zu können.[154] Im Unterschied zu Art 2 EMRK und Art 7 GRC ist keine wahrscheinliche Gefährdung des Lebens für das Eintreten der staatlichen Schutzpflicht gem Art 8 EMRK erforderlich.

Der EGMR nahm eine derartige staatliche Schutzpflicht betreffend Straßenlärm [155] und Bahnlärm [156] , chemische Fabriken mit giftigen Emissionen[157];betreffend Wasserverschmutzung[158] und Asbest[159] sowie im Bereich von Goldminen[160], Nukleartests (gefährliche Aktivitäten der Behörden, welche die Gesundheit der Bürger mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit betreffen[161]) und der

---

[150] Auch abgeleitet aus dem Recht auf Achtung der Wohnung. *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 7 , Rz 49 mwN.
[151] *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 7, Rz 5 mwN.
[152] EGMR, factsheet - Environment and the European Convention on Human Rights, Juni 2016, www.echr.coe.int/Documents/FS_Environment_ENG.pdf; EGMR 9.6.2005, 55723/00*, Fadeyeva/Russland*, Rn. 68; EGMR 22.5.2003, 41666/98*, Kyrtatos/Griechenland* Rn. 52; EGMR 10.2.2011, 30499/03*, Dubetska ua/Ukraine*, Rn. 105.
[153] *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 7, Rz 49 mwN.
[154] *Grabenwarter*, Europäische Menschenrechtskonvention, 2012⁵, § 22 Rz 50, 55. EGMR 13.07.2017, *Jugheli ua/ Georgien*, 38342/05, Rz 62ff.
[155]EGMR 9.11.2010, 2345/06*, Deés/Ungarn*; EGMR 21.7.2011, 38182/03*, Grimkovskaya/Ukraine*. EGMR 16.11.2004, 4143/02, *Moreno Gómez/Spain.*
[156] EGMR 18.6.2013, 50474/08*, Bor/Ungarn.*
[157]EGMR 19.2.1998 (GK), 14967/89*, Guerra ua/Italien.*
[158]EGMR 4.9.2014, 42488/02*, Dzemyuk/Ukraine* .
[159] EGMR 24.7.2014, 60908/11*, Brincat ua/ Malta.*
[160] EGMR 27.01.2009, 67021/01, *Tatar/Rumänien.*
[161] EGMR 28.1.2000, 21825/93, *McGinley/Vereinigtes Königreich.*

Abfallentsorgung (gefährliche Aktivitäten von Privaten, welche der Staat erlaubt und die sich negativ auf Gesundheit und Wohl- befinden der Bevölkerung auswirken[162]), an. Der Anwendungsbereich des Art 8 EMRK wurde auch im Falle von Naturkatastrophen bejaht.[163]

Damit der sachliche Anwendungsbereich von Art 8 EMRK tangiert ist, muss die Umwelteinwirkung das Privat- und Familienleben direkt und ernsthaft betreffen. Eine schwerwiegende, tatsächlich eingetretene Gesundheitsgefährdung ist für den Anwendungsbereich des Art 8 EMRK jedoch nicht erforderlich.[164] Eingeschlossen in die Schutzpflicht gem Art 8 EMRK ist auch das Wohlbefinden. Der schädliche Umwelteinfluss muss ein gewisses Maß («*minimum threshold*») erreichen; hierbei sind alle relevanten Faktoren miteinzubeziehen wie Intensität und Dauer der Belästigung und ihre physischen und mentalen Folgen.[165]

Die Frage, in welchem Maß ein «Kausalzusammenhang» nachweisbar sein muss, lässt die Praxis des EGMR weitgehend offen.[166] So ging der EGMR in seiner Entscheidung zu, *Di Sarno and Others v. Italy*, trotz umstrittener wissenschaftlicher Ergebnisse betreffend die Messbarkeit der Umweltbeeinträchtigung nicht näher auf einen Kausalzusammenhang zwischen den Aspekten des Abfallnotstandes und einer möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung ein, sondern erachtet die Tatsache, dass die Strassen mit Abfall übersät waren und dieser auch mehrfach illegal angezündet

---

[162] EGMR 9.12.1994, 16798/90*, López Ostra/Spanien*; EGMR 19.2.1998 (GK), 14967/89*, Guerra ua/Italien;* EGMR 2.11.2006, 59909/00, *Giacomelli/Italien;* EGMR 7.4.2009, 6586/03*, Brânduse/Rumänien;* EGMR 10.1.2012, 30765/08*, Di Sarno ua/Italien.*

[163] EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland*, Rn. 128-133; EGMR 20.3.2008, 15339/02, Budayeva ua/Russland EGMR 28.2.2012, 17423/05, *Kolyadenko/Russland* Rn. 105-156.

[164] EGMR 9.12.1994, 16798/90*, López Ostra/Spanien*, Rn. 51.

[165] EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland*, Pargraph 69.

[166] EGMR 10.1.2012, 30765/08*, Di Sarno ua/Italien*, Rn. 81.

wurde, für den Anwendungsbereich des Art 8 EMRK ausreichend.[167] Für einen Kausalzusammenhang gem Art 8 EMRK ist demnach eine genaue Aufschlüsselung der durch diese Gesetze gegenüber den einzelnen Antragstellern verursachten, schädlichen THG-Emissionen in konkret bezifferten CO_2/g nicht erforderlich.[168]

Art 7 GRC orientiert sich nicht nur in dessen Schutzbereich, sondern auch in dessen Schranken maßgeblich an Art 8 EMRK.[169]

Die gegenständlichen steuerlichen Begünstigungen des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 bewirken ein wissenschaftlich nachgewiesenes Ansteigen von THG- Emissionen, die die Folgen der Klimakrise im wahrsten Sinne des Wortes anheizen. Diese Folgen stellen - wissenschaftlich erwiesene Risiken für Gesundheit, körperliche Integrität und das Wohlbefinden des Menschen dar[170], welche mit eben erwähnten Fällen vergleichbar sind, bzw. diese in letzter Konsequenz sogar übertreffen.

Die erste Antragstellerin ist 1948 geboren. Als nunmehr 72jährige Frau ist sie von den Auswirkungen der Klimakrise bereits auf Grund Ihres Alters besonders betroffen. Nach dem IPCC treten 80% der durch die zunehmende Hitze verursachten Todesfälle bei über 75-jährigen Menschen auf.[171] Dass die Todesfälle

---

[167] EGMR 10.1.2012, 30765/08*, Di Sarno ua/Italien.*
[168] EGMR 17.11.2015, 14350/05, *Özel ua/Türkei.* EGMR 10.1.2012, 30765/08*, Di Sarno ua/Italien.*
[169] *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 7, Rz 4 mwN.
[170] *APCC* (2014): Summary for Policymakers (SPM), revised edition. In: Austrian Assessment Report Climate Change 2014 (AAR14), Austrian Panel on Climate Change (APCC), Austrian Academy of Sciences Press, Vienna, Austria, Seite 15. **Beilage ./19**
[171] *Smith Kirk R./Woodward Alistair/Campbell-Lendrum Diarmid,Chadee Dave D./Honda Ya-Sushi,Liu Qiyong,Olwoch Jane M./Revich Boris/Sauerbornrainer, 2014:* Human health: impacts, adaptation, and co-benefits, in: Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability, Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to

in Hitzeperioden auf die menschenverursachte Klimaerwärmung zurückzuführen sind, ist gem dem IPCC «*likely*» (d.h. zu 66%–100% wahrscheinlich).[172] Innerhalb der Gruppe von älteren Menschen sind darüber hinaus ältere Frauen noch mehr betroffen als ältere Männer.[173] Grund dafür ist unter anderem laut einer Studie der World Health Organisation („WHO") eine andere physiologische Veranlagung.[174]

Ältere Personen haben in Hitzeperioden allerdings nicht nur ein besonderes Sterberisiko, sie sind auch besonders in ihrer Gesundheit betroffen, so durch Dehydrierung, Hyperthermie, Ermattung, Bewusstlosigkeit, Hitzekrämpfe und Hitzschlag.[175] Auch der neustes Lancet Countdown Report hält fest, dass über 65-jährige Menschen in ihrer Gesundheit von Hitzewellen besonders betroffen sind.[176] Angesichts dieser wissenschaftlichen Faktenlage folgt, dass die Antragstellerin als 72-jährige Frau durch klimaschädliche Gesetze in ihrem Recht auf Gesundheit und allgemeines Wohlbefinden beeinträchtigt wird, da diese Gesetze einen Anstieg von THG-Emissionen und somit die Folgen der Klimakrise mitverursachen. Der österreichische Gesetzgeber ist gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC zur Ergreifung von Schutzmaßnahmen gegenüber der Antragstellerin verpflichtet. Die gegenständlichen Gesetzesbestimmungen stellen jedoch eine **aktive Verletzung dieser Schutzpflicht dar**.

---

the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, USA, 709-754, S.721.

[172] Ibid, S 720.

[173] *Obine Jean-Marie/Cheung Siu Lan/Le Roy Sophie/Van Oyen Herman/Herrmann François* R.,Report on excess mortality in Europe during summer 2003, Februar 2007; *Dombois Oliver Thommen/Braun-Fahrländer Charlotte*, Gesundheitliche Auswirkungen der Klimaänderung mit Relevanz für die Schweiz, Literaturstudie im Auftrag der Bundesämter für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und für Gesundheit (BAG), November 2004, S.33

[174] *WHO*, Gender, Climate Change and Health, Genf 2010, www.who.int/globalchange/Gender ClimateChangeHealthfinal.pdf, **Beilage ./27**

[175] *Watts, Nick* et al., (66 more authors) The 2019 report of the Lancet Countdown on health and climate change: The Lancet, 2019, **Beilage ./23.**

[176] Ibid., S 19.

Der dritte Antragsteller ist schwer an MS erkrankt und darüber hinaus von dem damit einhergehenden Uthoff Syndrom betroffen. Seine bereits vorhandenen Lähmungserscheinungen und Gehschwierigkeiten werden durch jeden Hitzeschub für die Dauer der Hitze verschlimmert. Erste Anzeichen sind bereits bei einer Temperatur von über 25 Grad Celsius spürbar. Bei den nun mehr auftretenden Hitzesommern kann er sich für die Dauer der Hitze nicht mehr selbstständig bewegen, sondern ist auf seinen Rollstuhl angewiesen. Einzig Abkühlung verschafft eine Verminderung dieser hitzeverursachten Lähmungsschübe und der damit verbundenen Einschränkung seines Bewegungsapparates. Die gegenständlichen steuerlichen Begünstigungen des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 bewirken vorhersehbar ein wissenschaftlich nachgewiesenes Ansteigen von THG- Emissionen, die die Folgen der Klimakrise im wahrsten Sinne des Wortes anheizen. Auch durch diese klimaschädlichen Lenkungssteuern, werden das Wohlbefinden und die Gesundheit des Antragstellers aktiv beeinträchtigt. Zumal diese auf Grund seines Gesundheitszustandes gem Art 8 EMKR und Art 7 GRC aktiv geschützt werden muss.

Die klimaschädlichen Lenkungssteuern § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 stellen gegenüber den Antragsteller eins, zwei und drei eine Verletzung der Schutzpflicht gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC und somit einen Eingriff in deren verfassungsrechtlich gewährleisteten Rechte gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC vor.

6.3. Zur aktuellen Betroffenheit der Antragsteller

Der Grundrechtseingriff wird gegenwärtig durch das Gesetz selbst bewirkt, ohne dass es einen Bescheid oder ein Gerichtsurteil bedarf. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und §4 Abs 1 Z 1MineralölsteuerG1995 stellen eine dem Verbraucher gegenüber unmittelbar wirksame Steuerbefreiung bzw. Begünstigungen des personenbezogenen Flugverkehrs dar. Mit der Konsequenz, dass jedes Bahnticket für die Antragsteller teurer ist.

Die Umsatzsteuer wird dem Verbraucher vom Unternehmer gem § 11 UStG 1994 in Rechnung gestellt. Somit sind für Flugtickets selbst bei gleichlautenden Nettopreisen in jedem Fall vom Verbraucher weniger als für Bahntickets zu bezahlen. Diese Preisdifferenz fördert aktuell den grenzüberschreitenden Reiseverkehr mit dem Flugzeug. In einem kleinen Land wie Österreich stehen Bahn und Flug primär im grenzüberschreitenden Reiseverkehr in Konkurrenz.
Die Kerosinsteuerbefreiung bewirkt, dass die Luftfahrt den Verbrauchern gegenüber unmittelbar wirksame, günstigere Preise anbieten kann und somit das - für die Antragsteller - klimaschädliche Verkehrsmittel aktiv gefördert wird.

Konkret fliegen jedes Jahr 30,4 % der Österreicher in Ausland auf Urlaub, wohingegen nur 7 % der Österreicher mit der Bahn auf Urlaub reisen.[177]

Zusammenfassend ergibt sich aus den obigen Ausführungen, dass die Antragsteller 1 bis 651 durch § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und Antragsteller 1, 2, 3, 4, und 652 bis 8.063 durch §4 Abs 1 Z 1MineralölsteuerG1995 in ihrer verfassungs- und unionsrechtlich geschützten Rechtssphäre gem

[177] Statistik Austria, www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/reisegewohnheiten/index.html (19.02.2020).

Art 2 EMRK und Art 2 GRC und gem Art 2 StGG und Art 7 B-VG sowie Art 21 GRC aktuell und unmittelbar rechtlich betroffen sind. Weiteres ergibt sich, dass Antragsteller 1 und 3 in ihrer verfassungs- und unionsrechtlich geschützten Rechtssphäre gem Art 8 EMKR und Art 7 GRC aktuell und unmittelbar rechtlich betroffen sind.

7. Zur Unzumutbarkeit eines Umweges

Jedenfalls unzumutbar ist es nach Judikatur des Verfassungsgerichtshofes ein strafbares[178] oder auch nur ein rechtswidriges[179] Verhalten zu provozieren, nur um einen Weg zur Anrufung des Verfassungsgerichtshofes zu finden.

Im Hinblick auf die bekämpfte Rechtsnorm § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 ist anzuführen, dass die Antragsteller zwingend die Umsatzsteuer bei Kauf des Bahntickets an das Bahnunternehmen zu zahlen hat, anderenfalls sie kein Ticket kaufen und somit die Leistungen der Bahn nicht straffrei in Anspruch nehmen kann. Die Antragsteller erhalten als Nichtunternehmer iSd UStG 1994, also als Verbraucher, keinen Bescheid des Finanzamtes im Rahmen dessen ihr die Umsatzsteuer vorgeschrieben wird und welchen sie rechtmäßig bekämpfen hätte können. Dennoch sind die Bestimmungen des Umsatzsteuergesetzes und insbesondere des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 unmittelbar auf die Antragsteller anwendbar, da sie ohne Erlass eines gerichtlichen Bescheides oder Urteil zur Zahlung der ihnen durch den Unternehmer vorgeschriebenen Umsatzsteuer verpflichtet ist. Den Antragsteller steht auch keine andere Möglichkeit als die Anrufung des Verfassungsgerichtshofes zur Verfügung, da eine reine Nichtzahlung der

[178] VfSlg. 11.369/1987, 5.509/1999, 16.202/2001.
[179] VfSlg. 13.659/1993, 13.725/1994, 14.260/1995.

Umsatzsteuer unter Bezahlung des Ticketpreises faktisch nicht möglich ist. Den Antragsteller verbliebe sohin nur die Möglichkeit ohne Bezahlung eines Bahntickets samt Umsatzsteuer die Bahn zu benützen und auf diesem Wege eine Strafe bzw. Strafzahlung zu riskieren. Den Antragsteller verbleibt keine andere Möglichkeit um gegen durch § 6 Abs.1 Z 3 lit d UStG 1994 verursachte Eingriffe in ihre Grundrechte vorzugehen, als den Verfassungsgerichtshof anzurufen.

In Hinblick auf die steuerliche Begünstigung gem § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 ist anzuführen, dass durch die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs bahnfahrende Verbraucher, wie die Antragsteller unmittelbar schlechter gestellt sind. Jedes Bahnticket ist auf Grund dieser Begünstigung grundsätzlich teurer als ein Flugticket, da die Bahn dem Verbraucher die Energiekosten für den Transport in Rechnung stellen muss, die Luftfahrt ihr Transportmittel (Kerosin) hingegen nicht. Dieser preisliche Unterschied fördert den CO_2 Ausstoß und die damit negativen Folgen für die Antragstellerin, die selbst – aus Gründen des verfassungsrechtlich verankerten Umweltschutz - versucht ihren CO_2 Ausstoß so niedrig wie möglich zu halten. Diese steuerliche Begünstigung wirkt sich unmittelbar auf den Ticketpreis aus, ohne dass ein Bescheid an die Antragstellerin ergeht. Den Antragstellern verbleibt auch keine Möglichkeit einen Bescheid zu erwirken. Im konkreten Fall ist die Setzung einer strafbaren Handlung auch nicht denkbar, abgesehen davon, dass es jedenfalls unzumutbar ist ein strafbares zum Zwecke der Anrufung des VfGH zu provozieren.[180]

Für den dritten Antragsteller besteht auch keine Möglichkeit eine Amtshaftung iSd Amtshaftungsgesetz („AHG“) geltend zu machen, da seine gesundheitlichen

[180] VfSlg. 11.369/1987, 5.509/1999, 16.202/2001.

Schäden (= Lähmungserscheinungen durch das hitzeverursachte Uthoff Syndrom) durch Gesetzesbestimmungen mitverursacht sind, und ein gesetzkonformes Verhalten im Wege einer Amtshaftung nicht geltend gemacht werden kann. Auch die Geltendmachung einer Staatshaftung gem Art 137–B-VG ist im gegenständlichen Fall ausgeschlossen, da kein offenkundiger Verstoß gegen EU Recht oder eine Rechtsprechung des EuGH vorliegt.

Zusammenfassend ergibt sich, dass den Antragsteller kein zumutbarer Umweg offensteht um ihre Normbedenken betreffend § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 bzw §4 Abs 1 Z 1MineralölsteuerG1995 an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen.[181]

[181] VfSlg. 11.241/1987.

8. Darlegung der materiellen Bedenken

Nachstehend werden in der gebotenen Knappheit die Bedenken der Antragsteller dargelegt. Die Verfassungswidrigkeit der angefochtenen Bestimmungen liegt nach Dafürhalten der Antragsteller insbesondere in der Verletzung folgender verfassungsrechtlich und unionsrechtlich garantierten Grundrechte:

- Art 7 B-VG und Art 2 StGG (Gleichbehandlung vor dem Gesetz)
- Art 2 EMRK und Art 2 GRC (Recht auf Leben)
- Art 8 EMRK und Art 7GRC (Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens, Schutz der Gesundheit)

Darüber hinaus sind folgende Gesetzesbestimmungen für das Aufhebungsbegehren der Antragsteller relevant:

- Art 6 EMRK und Art 47 GRC
- Art 13 EMRK und Art 47 GRC
- Art 37 GRC (Umweltschutz)
- Art 1 und 3 BVG-Nachhaltigkeit (Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein unparteiisches Gericht)

Die angefochtenen gesetzlichen Bestimmungen verstoßen aber auch gegen § 3 des Bundesverfassungsgesetzes über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung – einen verfassungsgesetzlich festgelegten Staatsziel – sowie unionsrechtlich gegen Art 3 Abs 3 EUV, Art 11 AEUV, Art 114 Abs 3-5 AEUV sowie Art 191-193 AEUV – primärrechtlich im Unionsrecht festgelegte Ziele der Europäischen Union – die alle bei der Auslegung

auch der Verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte bzw. Grundrechte (inklusive GRC) zu berücksichtigen sind.

8.1. § 6 Abs 1 Z 3 d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 verletzten das Gleichheitsgebot gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG

Der verfassungsgesetzlich gewährleistete Gleichheitsgrundsatz gem Art 2 StGG 1867 sowie Art 7 Abs 1 B-VG – auch in Verbindung mit Art 66 Abs 1 und 2 und Art 67 des Staatsvertrages von St. Germain – verleiht österreichischen Staatsbürgern, ein verfassungsrechtlich gewährleistetes, subjektives Recht.[182] Dem Gesetzgeber verbietet der Gleichheitssatz Gleiches gleich und Ungleiches ungleich, zu behandeln, sofern die Differenzierung sachlich begründbar ist.[183] Innerhalb dieser Schranken ist dem Gesetzgeber nicht verwehrt, seine politischen Zielvorstellungen auf eine geeignete Art und Weise zu verfolgen.[184]

Es sind daher nur solche Differenzierungen verfassungswidrig, die nicht durch entsprechende Unterschiede im Tatsächlichen begründet sind[185], der Verfolgung von Zielen dienen, die keinesfalls als im öffentlichen Interesse liegend anzusehen sind[186], oder ein von vornherein völlig ungeeignetes Mittel zur Erreichung einer Zielsetzung darstellen.[187] Ob eine Regelung zweckmäßig ist und das Ergebnis in allen Fällen als befriedigend empfunden wird, kann daher nicht mit dem Maß des Gleichheitssatzes gemessen werden.[188] Entscheidend ist einzig das Gebot der Sachlichkeit[189].

---

[182] Vgl. u.a.VfSlg 10.413/1995, 11682/1988.
[183] VfSlg 14039/1995, 16407/2001, 17315/2004, 17500/2005, 20270/2018 u.a.
[184] VfSlg 16176/2001, 16504/2002, 20270/2018 u.a.
[185] VfSlg 7947/1976, 8600/1979.
[186] VfSlg 17.315/2004; 19.976/2015. VfSlg 12227/1989.
[187] VfSlg 12.831/1991, vgl auch *Pöschl,* Gleichheit vor dem Gesetz S 226, S 530.
[188] VfSlg 14.301/1995, 15.980/2000 und 16.814/2003.
[189] VfSlg. 12.151/1989, 12.833/1991, 13.011/1992.

Fakt ist, dass der Bahn-, und der Flugverkehr im innerkontinentalen und österreichischen Verkehrsbereich gleichwertige Verkehrsmittel darstellen. [190] Insbesondere bei Kurz- und Mittelstrecken stehen diese Verkehrsmittel in unmittelbaren Wettbewerb.[191] Bei der Personenbeförderung beider Unternehmen handelt es sich um eine Leistung im Sinne des § 1 Abs 1 UStG 1994. Fakt ist, dass beide Verkehrsmittel Treibstoff benötigen, um diese Leistungen erbringen zu können. Im Sinne der Funktion den Strom, Benzin/Diesel und Kerosin für die beiden Verkehrsmittel innehat, nämlich die Möglichkeit Transportleistungen zur Verfügung zu stellen, herrscht ebenfalls Gleichheit.

Festgehalten wird, dass darüber hinaus die Luftfahrt echt steuerbefreit ist. Das stellt eine Vergrößerung des bereits bestehenden Ungleichgewichtes dar.

[190] Aussagen des ÖBB Vorstandes; *Die Presse*, ÖBB-Chef: Bis sechs Stunden Fahrzeit ist Zugfahren besser als fliegen, diepresse.com/home/wirtschaft/economist/5688486/OeBBChef_Bis-sechs-Stunden-Fahrzeit-ist-Zugfahren-besser-als-fliegen (18.09.2019). *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)*,NGO- Luftverkehrskonzept: Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland, Juli 2015, 17.
[191] Ibid.

8.2. Die Ausnahmeregelung des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 ist unsystematisch

Eine Systemdurchbrechung wie im gegenwärtigen Fall verlangt daher eine sachliche Begründung dieser Differenzierung.[192]

In VfSlg 8233/1978 verlangte der VfGH bereits, dass die höhere steuerliche Belastung einer bestimmten Personengruppe mit dem angestrebten Regelungszweck „*in sachlichem Zusammenhang*" stehen muss. Das Vorliegen einer derartigen sachlichen Begründung für die Befreiung ausschließlich eines Transportunternehmens, konkret der Eisenbahn, von der Kommunalsteuer 1993 wurde seitens des VfGH verneint.[193] Der Verfassungsgerichtshof hielt diesbezüglich fest, dass für die Befreiung der ÖBB, von der Kommunalsteuer 1993 (§ 8 Z 1 KommStG) keine sachliche Rechtfertigung vorliegt.[194] Diesbezüglich führte er wie folgt aus:

> „*Es ist* ***keine sachliche Rechtfertigung*** *dafür ersichtlich, daß die Österreichischen Bundesbahnen* ***in Bezug auf die Kommunalsteuer anders als andere Unternehmungen, die Transportleistungen oder andere im allgemeinen Interesse liegende Infrastrukturleistungen erbringen, bevorzugt behandelt werden****."*

Angemerkt wird, dass die in § 3 KommStG enthaltenen Begriffe des Unternehmers und des Unternehmens die Terminologie des UStG1994 verwenden und nach der Rechtsprechung des VwGH dieselben Inhalte haben.[195]

---

[192]VfSlg 6030/1969, s auch VfSlg 6471/1971, 8233/1978, 8457/1978, 8605/1979, 10.043/1984, 10.405/1985, 11.368/1987, 16.754/2002.
[193] VfSlg. 14.805
[194] VfSlg. 14.805./1997.
[195] VwGH 17.03.1999, 97/13/0089; 24.11.1999, 95/13/0185.

Den Gesetzesmaterialen nach wird die umsatzsteuerliche Befreiung der Luftfahrt mit internationalen Abkommen begründet, denen Österreich beigetreten ist.[196] Konkret war dies das im Jahr 1929 abgeschlossene, internationale Luftverkehrsabkommen (Warschauer Abkommen) gemeint, demnach dem internationalen Luftverkehr im größtmöglichen Ausmaß Steuerbefreiungen zugutekommen sollen.[197] Festgehalten wird, dass das Warschauer Abkommen durch das Chicagoer Abkommen abgelöst wurde. Das Chicagoer Abkommen sieht keine Mehrwertsteuerbefreiung nationaler Umsatzsteuern vor, sondern betont ausdrücklich die Weitergeltung von nationalen Steuern für den gesamten Flug bis zur Landung.[198] Daraus folgt, dass die Bestimmung des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 auch nicht auf Basis des Chicagoer Luftabkommens begründet werden kann.

Normen müssen nicht nur zum Zeitpunkt der Erlassung, sondern jederzeit dem Gleichheitssatz entsprechen.[199]

Das Ziel die Luftfahrt im größtmöglichen Maß mittels Lenkungssteuern zu begünstigen, ist im Jahr 2020 angesichts des Voranschreitens der Klimakrise und dem sogar in Österreich nunmehr ausgerufenen Klimanotstandes kein im öffentlichen Interesse begründbares Ziel.

---

[196] 145 BlgNR 13.GP, 30.
[197] *Ruppe/Achatz*, Umsatzsteuergesetz[5] (2017)§ 6 Rz 35.
[198] *Pache*, Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen, 2005, 39f, umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2853.pdf (19.02.2020). **Beilage ./6**
[199] VfSlg. 11.048/1986, 12.753/1991, 13.777/1994, 16.374/2001, 18.731/2009.

Im Gegenzug dazu, anerkannte der Verfassungsgerichtshof die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auf Grund der geringen Umweltbelastung der Eisenbahn, bereits als öffentliches Interesse.[200]

Auch angesichts der Tatsache, dass die USt bezweckt die Einkommensverwendung zu belasten, ist die konkrete Befreiung einer umsatzsteuerlichen Leistung eines Transportunternehmens darüber hinaus schlicht unsystematisch.[201] Die MwSt-RL selbst sieht keine Befreiung der grenzüberschreitenden Personenbeförderung vor. Zumal die Luftfahrt echt steuerbefreit ist. Die MwSt-RL sieht lediglich vor, dass diese echte Steuerbefreiung der grenzüberschreitenden Personenbeförderung wie in § 6 Abs 1 Z 3 lit d USt normiert, so lange zur Anwendung kommen darf, wie andere Mitgliedsstaaten dieselbe Befreiung vorsehen. [202] Die Aufrechterhaltung der Steuerbefreiung des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 ist ausschließlich im Rahmen der in Art 378 Abs 2 lit b MwST-RL vorgesehenen Übergangsfrist rechtlich möglich.

Richtig ist, dass der EuGH in der Entscheidung *Ideal tourisme*[203] im Jahr 2000 keine unionsrechtliche Ungleichbehandlung in der Privilegierung der Luftfahrt gegenüber der Busfahrt hinsichtlich einer umsatzsteuerrechtlichen Befreiung sah. Diese Entscheidung im Jahr 2000 wurde jedoch ausschließlich damit begründet, dass das gemeinsame Mehrwertsteuersystem[204] „*das Ergebnis einer schrittweisen Harmonisierung der nationalen Rechtsvorschriften"* sei und die angestrebte vollständige Harmonisierung noch

[200] VfSlg. 14.805./1997 mwN.: „Auch besteht wegen der geringeren Belastung der Umwelt ein eminentes volkswirtschaftliches Interesse an einer gut funktionierenden Güterbeförderung durch den Schienenverkehr".
[201] Ibid.
[202] Art 378 Abs 2 lit b MwSt-RL.
[203] EuGH 13.07.2000, C-36/99, Ideal tourisme.
[204] Betreffend die Vorgängerrichtlinie der gegenwärtigen MwST-RL; Richtlinie 96/95/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Änderung der Richtlinie 77/388/EWG.

ausstehe. [205] Somit stünde „*beim gegenwärtigen Stand*" der Grundsatz der Gleichbehandlung dieser Rechtsvorschrift nicht entgegen.[206] Der gegenwärtige Stand ist allerdings 19 Jahre nach dieser Entscheidung - angesichts der Änderung der Lebensumstände ein anderer: die Klimakrise ist fortgeschritten und der Flugverkehr verzeichnet steten Wachstum. Darüber hinaus hatten die Mitgliedstaaten nunmehr ausreichend Zeit die vorhergesehene Harmonisierung im Sinne der MwSt-RL zu erwirken.

[205] Ibid, Rn 37 und 38.
[206] Ibid, Rn 40.

8.3. Die Ausnahmeregelung des § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 ist unsystematisch

Die im Mineralölsteuergesetz vorgesehene Ausnahme für biogene Kraftstoffe für Selbstversorger wurde als sachlich begründbare Differenzierung gewertet.[207] Die Vereinbarkeit mit dem Gleichheitssatz begründete er wie folgt:

> *„Der Verfassungsgerichtshof ist bereits bisher in seiner Judikatur (vgl. etwa VfSlg. 10713/1985) davon ausgegangen, daß die Beschränkung der Abgabenpflicht auf bestimmte Produkte unter Ausschluss anderer Produkte mit dem Gleichheitssatz vereinbar ist, wenn die von der Abgabenpflicht ausgenommenen Produkte nur in untergeordnetem Ausmaß produziert werden und der Aufwand für die Einhebung der Abgabe in keinem angemessenen Verhältnis zum Ertrag stünde. Desgleichen hielt er es (in VfSlg. 11637/1988) für sachlich, für Kleinbetriebe steuerliche Erleichterungen zu schaffen."*

Im Falle von Kerosin handelt es sich jedoch weder um ein selbst- noch ein im untergeordneten Ausmaß produzierte Kraftstoff. Noch dient diese Befreiung der Förderung von Kleinbetrieben, sondern dem Flugverkehr - ein Wirtschaftssektor mit den höchsten Wachstumsraten.[208] Die steuerliche Erleichterung betreffend den Kraftstoff Kerosin gegenüber anderen Treib- und Kraftstoffen ist angesichts der Produktion und Reichweite in jedem Fall sachlich nicht gerechtfertigt. Angemerkt wird, dass eine Besteuerung der Luftfahrt gem anerkannten Studien zu keinen gesamtwirtschaftlichen Einbußen führen wird.[209]

---

[207] VfSlg. 13.178

[208] *Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt*, Global Aviation Monitor, 2019, www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/DLR_GAM_240619_engl_final_2.pdf (19.02.2020).

[209] European Commission, Taxes in the Field of Aviation and their impact – draft final report. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/EC_report_Taxes_in_field_of_aviation_and_their_impact_web.pdf (19.02.2020). **Beilage ./28**

Eine sachliche Begründung für die Kerosinbefreiung von innerstaatlichen Flügen ergibt sich auch nicht aus der Energiesteuer-RL 2003/96 EG, welche nunmehr seit mehr als 13 Jahren den EU-Mitgliedstaaten - somit auch Österreich - die Erhebung einer Steuer auf Kerosin im inländischen Flugverkehr ermöglicht.

Festgehalten wird, dass auch das Chicagoer Abkommen keine Kerosinbefreiung vorsieht. Das Chicagoer Abkommen ordnet lediglich eine Doppelbesteuerung des an Bord befindlichen Flugtreibstoffs bzw. anderer Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile, sowie dem beim Überflug anderer ICAO-Mitgliedstaaten verbrauchten Treibstoff, an. Es befreit nur Flugstrecken innerhalb des Landes, in dem gelandet wird, von den Steuern sowie den Überflug anderer Länder, betont aber ausdrücklich die Weitergeltung von nationalen Steuern für den gesamten Flug bis zur Landung. Daraus folgt, dass eine Kerosinbefreiung auch nicht auf Basis des Chicagoer Luftabkommens begründet werden kann. [210] Letztlich wurde das Chicagoer Abkommen zu einem Zeitpunkt unterfertigt, zu dem weder das Thema Klimakrise vorhanden, noch das Flugverkehrsaufkommen nur in Ansätzen mit dem heutigen vergleichbar war.

8.4. Die Regelungen des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 sind sachlich unbegründet und nicht im öffentlichen Interesse

Normen müssen nicht nur zum Zeitpunkt der Erlassung, sondern jederzeit dem Gleichheitssatz entsprechen. [211] Eine zum Zeitpunkt ihrer Erlassung

---

[210] *Pache*, Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen, 2005, 39f, umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2853.pdf (19.02.2020). **Beilage ./6**
[211] VfSlg. 11.048/1986, 12.753/1991, 13.777/1994, 16.374/2001, 18.731/2009.

verfassungskonforme Norm kann durch Änderung der Verfassungslage oder durch Änderung der rechtlichen und tatsächlichen Umstände verfassungswidrig werden.[212]

Aus dem Klimaschutzbericht des Umweltbundesamtes 2019 geht zur sektoralen Analyse hervor, dass die wesentlichen Verursacher der österreichischen THG-Emissionen (inkl. Emissionshandel [kurz: EH])) im Jahr 2017[213] die Sektoren Energie und Industrie (44,9 %), darunter 82,7 % Anlagen innerhalb des Emissionshandels), Verkehr (28,8 %), Landwirtschaft (10,0 %) sowie Gebäude (10,1 %) darstellen.[214] Diese Sektoren waren für rund 93,8 % der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. **Den stärksten Anstieg der Treibhausgas-Emissionen seit 1990 verzeichnet, entsprechend der aktuellen Inventur, der Sektor Verkehr mit einem Plus von 9,9 Mio Tonnen CO_2-Äquivalent bzw 71,8 %.** Die Emissionen des Sektors Gebäude sind im Gegensatz dazu im betrachteten Zeitraum um 4,5 Mio Tonnen (- 35,1 %) CO_2-Äquivalent gesunken. In den Sektoren Abfallwirtschaft (- 1,4 Mio Tonnen, - 33,3 %) und Landwirtschaft (- 1,3 Mio Tonnen, - 13,3 %) sind die Treibhausgas-Emissionen ebenfalls gesunken.[215]

Der Verkehr ist in Österreich derzeit der Sektor mit der größten Abweichung zum sektoralen Ziel der nationalen Klimastrategie.[216] Im Jahr 2017 lagen die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs bei 23,64 Millionen Tonnen und damit um 1,6 Mio. Tonnen über dem Ziel laut Klimaschutzgesetz.[217]

---

[212] VfSlg. 18.731/2009, 8871/1980, 9995/1984, 11.574/1987.
[213] Datenstand: Oktober 2019.
[214] *Umwelbundesamt*, Klimaschutzbericht 2019. **Beilage./17**
[215] *Umwelbundesamt*, Klimaschutzbericht 2019. **Beilage./17**

[216] Umweltbundesamt, Klimaschutzbericht 2019, 602018. **Beilage ./17.**
[217] Ibid.

Die Emissionen im Verkehr sind somit zum dritten Mal in Folge gestiegen und sind Hauptverursacher für die erstmalige Überschreitung der laut Klimaschutzgesetz verpflichtenden, jährlichen Reduktionsziele. Statt der geforderten maximalen Menge an THG für das Jahr 2017 von 49,5 emittierte Österreich 51,7 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalente. Das Ziel wurde damit um 2,1 Millionen Tonnen CO_2 Äquivalent überschritten. Aktuelle Prognosen gehen auch von einer Überschreitung der THG im Jahr 2018 aus[218]. Somit befindet sich Österreich auf einem Pfad, der die Erhöhung der jährlichen Emissionen zur Folge hat, nicht die Reduktion dieser.

Dies betrifft auch den Luftverkehr. Gem den erläuternden Bemerkungen zur Novelle des Emissionszertifikategesetzes, mit der der Luftverkehr in den Emissionshandel einbezogen wurde haben sich die Emissionen aus dem Luftverkehr in den EU-15 zwischen 1990 und 2006 mehr als verdoppelt. [219] Hält diese Entwicklung an, besteht das Risiko, dass durch den starken Anstieg der Emissionen des Luftverkehrs Anstrengungen zur Reduktion von THG in anderen Sektoren konterkariert werden.

Die CO_2-Emissionen, die sich aus den in Österreich für internationalen Flugverkehr abgegebenen Mengen an Kerosin (International bunkers) ergeben, betragen jährlich 2.050 kt CO_2, also fast ein Zehntel der Emissionen des Straßenverkehrs, und haben sich seit 1990 von 886 kt mehr als verdoppelt[220].

---

[218] Nowcast 2018, Umweltbundesamt
https://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/lastnews/news2019/news_190729/
[219] 330 Blg.NR XIV. GP.
[220] Umweltbundesamt, Austrian National Inventary Report 2012, zit. nach Kromp-Kolb u.a., Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014, 181. **Beilage ./29**

Laut Studien ist die Gesamtklimawirkung des Luftverkehrs derzeit um zwei bis drei Mal stärker als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO_2-Emissionen.[221]

Der durch den Flugverkehr tatsächlich verursachte individuelle CO_2 Ausstoß pro zurückgelegtem Kilometer ist im Vergleich zu anderen klimaschädlichen, individuellen Aktivitäten überproportional hoch. Im Unterschied zur Eisenbahn, emittiert ein durchschnittlicher Flug 31-mal mehr Treibhausgase.[222] So stößt ein Zug im Durchschnitt 14,4 g/Pkm CO_2-Äquivalente (=Treibhausgase als CO_2 berechnet pro Personenkilometer) aus, ein durchschnittlicher Pkw 216,5 g/Pkm CO_2-Äquivalente, während ein durchschnittliches Flugzeug auf 719,5 g/Pkm CO_2-Äquivalente kommt[223] Selbst wenn der durch den Flugverkehr verursachte CO_2 Ausstoß einen kleineren Anteil an den österreichischen Gesamtemissionen trägt, so verzeichnet dieser klimaschädliche Sektor auch aus Gründen des gegenwärtigen Verbraucherverhaltens die höchsten Wachstumsraten.[224] Alleine im Jahr 2018 ist das Passagieraufkommen gegenüber 2017 um 9,6% gestiegen.[225]

---

[221] *Cames/Deuber*, Emissionshandel im internationalen zivilen Luftverkehr, S. 28. **Beilage ./29** *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)*, BUND-Kurzinfo: Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern - Eine Strategie für Klimaschutz durch weniger Flugverkehr, 29.09.2019, https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_verlagerung_kurzstreckenfluege_schiene_kurzinfo.pdf (19.02.2020).

[222] Umweltbundesamt, Emissionskennzahlen, Mai 2019. Abrufbar unter https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf. **Beilage ./5**

[223] *Umweltbundesamt,* Emissionskennzahlen, Mai 2019. Abrufbar unter https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf, **Beilage ./5**

[224] Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Global Aviation Monitor, 2019, www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/DLR_GAM_240619_engl_final_2.pdf (19.02.2020).

[225] http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/120765.html

Schafft Österreich es nicht drastisch seine THG bis 2030 zu senken drohen Strafzahlungen – das heißt Österreich muss aus anderen EU-Ländern Zertifikate zukaufen, welche ihre Klimaverpflichtungen übererfüllen. Diese Strafzahlungen können sich auf bis zu 6,6 Milliarden Euro für die Periode bis 2030 belaufen, bei steigenden Zertifikatpreisen auch noch mehr. [226] Diese Strafzahlungen sind proportional von den Steuergeldern der Antragsteller zu tragen. Es stehen somit weniger Steuergelder für öffentliche Interessen wie etwas Bildung, Forschung und Gesundheitswesen zur Verfügung.

Hinzu kommen wirtschaftlichen Schäden, die sich bereits 2019 auf EUR 1 Milliarde belaufen[227] und gem wissenschaftlichen Berechnungen bis zur Jahrhundertmitte auf durchschnittliche jährlich EUR 4,2 Milliarden bis EUR 5,2 Milliarden erreichen, bei business as usual auf internationaler Ebene auch bis zu EUR 8,8 Mrd.[228]

[226] Parlamentarische Anfrage. Abgerufen unter https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_02993/imfname_750330.pdf
[227] *Cost of Inaction (COIN), Assesssing the Costs of Climate Change in Austria*, Die Auswirkungen des Klimawandels in Österreich: eine ökonomische Bewertung für alle Bereiche und deren Interaktion- Hintergrund und Ergebnisse des Forschungsprojekts COIN, Seite 4, www.coin.ccca.ac.at (19.02.2020). **Beilage ./18**
[228] Ibid.

Tabelle 1:
Klima- und wetterinduzierte Schäden, Österreich, ohne globale Rückwirkungen, nur belastbar quantifzierbare Wirkungsketten (nicht berücksichtigte Wirkungsketten: siehe Tabelle 3), jährlicher Durchschnitt, sowie geringere und höhere Schadensbereiche, für die Perioden 2016–2045 und 2036–2065

Schaden in Millionen €, Ø pro Jahr (zu Preisen 2010)		
A) Bereits heute beobachtbare Schäden		
Gesamt	**850 bis 1.090**	
Markt Schäden:		
Jährlicher Durchschnitt Schäden aus klima- und wetterbedingten Ereignissen (Münchner Rück, Ø 2001–2010)	705	
Nicht-Markt Schäden:		
Hitzebedingte vorzeitige Todesfälle	145 bis 385	
B) Zusätzliche zukünftige Schäden	**2016–2045**	**2036–2065**
Schäden durch zusätzlich verändertes Klima (Wohlfahrtsverlust)	**995**	**1955**
[Bandbreite: geringere/höhere Schäden]	[890 bis 1.211]	[1,825 bis 2.280]
Zusätzliche Schäden durch sozioökonomische Veränderungen	**270** [268 bis 314]	**825** [800 bis 1.080]
Nicht-marktliche Schäden:		
Hitzebedingte vorzeitige Todesfälle	**95 bis 255**	**570 bis 1.300**
Bewertung mittels Value of Life Years Lost (€ 63.000 pro LYL)	95 [82 bis 580]	570 [285 bis 1.840]
oder Bewertung mittels Value of Stat. Life (€ 1,6 Mio. pro SL)	255 [210 bis 1.535]	1.300 [640 bis 4.350]
C) Gesamte jährliche Schäden (bereits heute beobachtbare Schäden plus zukünftig zusätzliche Schäden)	**2.210 bis 2.610** [2.090 bis 4.150]	**4.200 bis 5.170** [3.760 bis 8.800]

Anmerkungen:
Zahlenwerte in **fett**: **Mittelwert Trendszenario**; *in eckiger Klammer* [Geringere (höhere) Schadenssummen: andere sozioökonomische Entwicklung und geringerer (höherer) Klimawandel: zu den Details siehe Fact Sheets zu den einzelnen Wirkungsbereichen]
Werte für VSL und LYL aus Watkiss (2011), Hitzebedingte vorzeitige Todeszahlen: siehe Fact Sheet Gesundheit.

Dies ungeachtet weiterer (globaler) Rückwirkungen, die in diesen Studien noch nicht enthalten sind.[229] Im Wissen um diese Steuerbelastung und wirtschaftlichen Schäden, ist ein aktives Vergrößern dieses Schadens kein sachlich begründbares Ziel. Zumal eine Besteuerung der Luftfahrt gem anerkannten Studien zu keinen gesamtwirtschaftlichen Einbußen führen wird[230] und dem österreichischen Staat derzeit jährliche Einnahmen in der Höhe von rund 3,7 Milliarden EUR alleine durch die Kerosinsteuerbefreiung entgehen.[231] Im Unterschied zu anderen derzeit diskutierten Lenkungssteuern werden aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht unerwünschte Verhaltensmaßnahmen steuerlich begünstigt. Der Ertrag der Steuer im lenkungs- spezifischen Idealfall sinkt daher nicht auf null.[232]

8.4.1. Die Lenkungssteuern schaffen ein klimaschädliches Normverhalten

Wie auch aus den internationalen Klimavereinbarungen hervorgeht, stellt die Änderung des klimaschädlichen Normverhaltens einen wesentlichen Schritt zur Bekämpfung der Klimakrise, dar. Aus der umweltpsychologischen Forschung ist bekannt, dass es zur Veränderung eines klimaschädlichen Verhalten in der Regel dreier Eckpunkte bedarf: (i) ein förderliches Regelwerk, (ii) Wissen, und (iii)

---

[229] Ibid.

[230] European Commission, Taxes in the Field of Aviation and their impact – draft final report. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/EC_report_Taxes_in_field_of_aviation_and_their_impact_web.pdf (19.02.2020). **Beilage ./ 28**

[231] https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/flugtreibstoff-kerosin-wurde-im-vorjahr-mit-rund-490-millionen-euro-steuerlich-beguenstigt

[232] *Ajzen, I.* (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In Action control (pp. 11-39). Springer, Berlin, Heidelberg. (das allgemeine Modell für Umweltverhalten)
Steg, L., & Vlek, C. (2009). Encouraging pro-environmental behaviour: An integrative review and research agenda. Journal of environmental psychology, 29(3), 309-317. (generelles Modell)
Schultz, P.W. (2010). Making energy conservation the norm. In: Ehrhardt-Martinez, K. & Laitner, J.A. (eds.), People-Centered Initiatives for Increasing Energy Savings (pp. 251-62). Washington, D.C.: ACEEE for Increasing Energy Savings (pp. 251-62). Washington, D.C.: ACEEE (zu sozialen Norm)

adäquates Normverhalten.[233] Mit anderen Worten wenn klimafreundliches Verhalten rechtlich gefördert und gesellschaftlich anerkannt ist, und die Folgen des Klimakrise bekannt sind, ändern Menschen mehrheitlich ihr Verhalten.[234] Ein dem Klimakrise entgegensteuerndes, rechtliches Regelwerk fördert das Entstehen eines neuen Normverhaltens und stellt somit eine effektive Schutzmaßnahme dar.

Nicht zuletzt dank der Jugend- und Studentenbewegung „*Fridays for Future*" hat das Thema Klimakrise wieder großflächige Medienwirksamkeit erhalten. Das Wissen um die Folgen des Klimakrise ist enorm und für die Menschen bedeutsamer geworden. Das konkrete Verhalten wird allerdings durch dieses Wissen nur marginal beeinflusst. So herrscht oftmals eine Diskrepanz zwischen Klimabewusstsein und klimafreundlichen Verhalten[235]. Grund für diese paradoxe Verhaltensmuster dürfte der wissenschaftlich erforschte Umstand sein, dass finanzielle Bestrafungen für klimafreundliches Verhalten dazu führen, moralische Überlegungen bezüglich Klimakrise über Bord zu werfen.[236] Ohne staatliches Regelwerk, das bewusst klimafreundliches Verhalten fördert, ist ein THG-senkendes Verhalten der Bevölkerung nicht realisierbar.

§ 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 bewirken, dass das Fliegen um ein Vielfaches günstiger ist als Bahnfahren. In einem marktwirtschaftlichen System treibt der Preis das Verhalten der Mehrheit. Für

---

[234] *Ibid.*
[235] *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)*, Umweltbewusstein in Deutschland 2018 – Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage, Mai 2019.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/ubs2018_-_m_3.3_basisdatenbroschuere_barrierefrei-02_cps_bf.pdf (19.02.2020)
[236] *Ajzen, I.* (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In Action control (pp. 11-39). Springer, Berlin, Heidelberg.

österreichische Verbraucher zählt das Flugzeug mittlerweile mehrheitlich als das günstigste Verkehrsmittel für Auslandsreisen. Preise von zum Beispiel 96 EUR nach München[237] oder 128 EUR nach Prag[238], aber auch Dumping-Preise wie 25 EUR nach Dublin,[239] 18 EUR nach Madrid,[240] oder 10 EUR nach Athen[241] lassen sich im Wesentlichen dadurch erklären, dass die Luftfahrt steuerlich begünstigt ist. Der steuerlich begünstigte Kostenunterschied zwischen Bahn- und Flugtickets stellt ein staatlich gefördertes Pönale für alle umwelt- und klimabewussten Verbraucher dar. Dieser Pönalcharakter hat zur Folge, dass mehr Menschen in ein Flugzeug als in eine Bahn steigen, oftmals zu Freizeitzwecken. Über ein Wochenende ins Ausland zum Einkaufen zu fliegen wird dadurch zum akzeptieren Normverhalten.

Wissenschaftlich ausreichend belegt, emittiert ein Flug bei derselben km Anzahl um rund 29 mal mehr CO_2/ Tkm als eine Bahnfahrt. [242] Dies hat zur Folge, dass es im grenzüberschreitenden Personenverkehr zu einem höheren CO_2 Ausstoß kommt, der primär auf die Wahl des günstigeren Verkehrsmittels zurückzuführen ist. Die Dauer der Reise ist insbesondere bei Bahnreisen nach Prag, Budapest und München ist angesichts des existierenden Hochgeschwindigkeitsnetzes kein Argument für einen Verbraucher das Flugzeug anstelle der Eisenbahn zu wählen.[243]

---

[237] Beispielhafte Hin- Retourpreise für 19.3./20.3.2020 für eine Person; im Gegensatz dazu beträgt der Preis für die gleiche Stecke mit der Bahn EUR 204,20 .
[238] Beispielhafte Hin- Retourpreise für 19.3./20.3.2020 für eine Person; im Gegensatz dazu beträgt der Preis für die gleiche Stecke mit der Bahn EUR 193,20.
[239] Beispielhafte Hin- Retourpreise für 21.3./30.3.2020 für eine Person.
[240] Beispielhafte Hin- Retourpreise für 21.3./30.3.2020 für eine Person.
[241] Beispielhafte Hin- Retourpreise für 21.3./30.3.2020 für eine Person.
[242] *Umweltbundesamt*, Emissionskennzahlen, Mai 2019.
https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf (19.02.2020).
[243] *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)*, BUND-Kurzinfo: Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern - Eine Strategie für Klimaschutz durch weniger Flugverkehr, 29.09.2019.

Trotz seiner Klimaschädlichkeit verzeichnet der Flugsektor enorme Wachstumsraten. Angesicht der Tatsache, dass weltweit derzeit nur rund drei Prozent der globalen Bevölkerung fliegen, trägt der Flugsektor in einem überproportionalen Ausmaß zur Eskalation der Klimakrise bei.

8.4.2. Die Begünstigung stehen im Widerspruch zu Österreichs eingegangenen Verpflichtungen zur Bekämpfung des Klimakrise

Österreich ist auf Grund der Entscheidung 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 [244] , zur generellen Reduktion von THG-Emissionen außerhalb des EU-ETS auf 16 % bis 2020 (gemessen am Basisjahr 1990) und auf 36 % bis 2030 (gemessen am Basisjahr 2005) verpflichtet. Die Tatsache, dass der zivile Flugverkehr keine Erwähnung im Pariser Abkommen findet und durch CORSIA einem gesonderten Regelwerk unterliegt, steht in keinem Widerspruch zu diesen generellen THG- Emissionsverpflichtungen. Auch CORSIA betont die Bedeutung und Wichtigkeit eines CO_2 neutralen, und somit THG-emissionsreduzierten Wachstums.[245]

Die Steuerbefreiungen nach dem UStG 1994 und dem MineralölsteuerG 1995 fördern in keiner Weise THG-emissionsreduzierten Wachstum. Insbesondere die in

---

[244] ABl 2009 L 140, 136

[245] ICAO-Resolution A39-3:Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Global Market-based Measure (MBM) scheme, 39 Generalversammlung, 2016, RN 3:*Also acknowledges that, despite this progress, the environmental benefits from aircraft technologies, operational improvements and sustainable alternative fuels may not deliver sufficient CO_2 emissions reductions to address the growth of international air traffic, in time to achieve the global aspirational goal of keeping the global net CO_2 emissions from international aviation from 2020 at the same level.*

§ 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 vorgesehene Kerosinbefreiung fördert in verstärktem Maße Billigfluglinien die allerdings nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen, um in klimafreundliche Forschung zu investieren, bzw. mit klimaschonenden Maschinen zu fliegen. Aus den Geschäftsberichten des Jahres 2017 von Lufthansa und der Billigfluglinien WhizzAir geht zum Beispiel hervor, dass die Kosten für Kerosin bei Lufthansa 15%[246] der Gesamtkosten betragen, bei WhizzAir hingegen 28%[247]. Die irische Billigfluglinie Ryanair, die allerdings über ein leicht abgeändertes Geschäftsjahr verfügt kommt auf einen Kostenanteil von 38%[248].

Angemerkt wird, dass die Förderung der Billigfluglinien auch auf Grund der in diesem Sektor vorherrschenden, prekären Arbeitsverhältnissen nicht im öffentlichen Interesse ist: So verfügen ArbeitnehmerInnen mehrheitlich über keine ordentlichen Arbeitsverträge, sondern sind oftmals als Selbständige oder freie Dienstnehmer tätig.[249] Dies hat zur Folge, dass im Falle von Krankheit keine Sozialhilfeleistungen zustehen. Der dadurch entstehende finanzielle Druck hat zur Konsequenz, dass auch gesundheitlich sehr beeinträchtigte Piloten fliegen und dies zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für Passagiere führt.[250] Die Förderung dieses Wirtschaftssektors ist aus klima-, wirtschafts-, und sozialpolitischen Gründen nicht im öffentlichen Interesse.

8.5. Mit dem Voranschreiten der Klimakrise muss der Gesetzgeber spätestens jetzt seiner grundrechtlichen Schutzpflicht nachkommen

---

[246] *Lufthansa,* Geschäftsbericht 2017, Seite 33, **Beilage ./ 20**
[247] *WhizzAir,* Geschäftsbericht 2017, Seite 19, **Beilage ./ 21**
[248] *Ryanair,* Geschäftsbericht 2017, Seite 78.
[249] *Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke & J. De Coninck*, 'Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector', European Social Dialogue, European Commission, 2015, VIIIf, S 30. **Beilage ./22**
[250] Ibid.

Die Bedrohung der Menschheit durch die Klimakrise ist seit langem bekannt.[251] Neu ist einzig die Tatsache, dass selbst in Österreich die Folgen der Klimakrise sich konkret auf die Antragsteller auswirken (vgl. 6.1 bzw. 6.2), und von einer breiteren Masse der Österreicher auch als solche verstanden werden. Spürbar heißt nicht nur, dass Wohnungen ohne Klimaanlage im Sommer unbewohnbar werden und in Wien die Zahl der Tropennächte seit 1985 von 9 auf 41 pro Jahr[252] gestiegen sind. Vielmehr heißt spürbar auch, dass seit 2013 die Zahl der Hitzetoten in Österreich laut der Agentur für Ernährungssicherheit 3.503 beträgt[253] und es im Jahr 2018 mehr Hitzetote als Verkehrstote in Österreich gab. Bürger verlieren ihre Häuser durch Hochwasser und Murenabgänge[254] und es in den österreichischen Produktionen zu besorgniserregenden Ernteausfällen[255] kommt. Nicht ohne Grund haben bereits sieben Gemeinden, ein Bundesland und die Bundesrepublik in Österreich den Klimanotstand bzw. „Climate Emergency" ausgerufen.[256]

---

[251] Bereits 1965 lautete eine Einschätzung: „Die Öfen und Verbrennungsmaschinen der Menschen stoßen etwa 12 Milliarden Tonnen Kohlendioxyd pro Jahr in die Erdatmosphäre ab. In den nächsten fünfzig Jahren wird sich die Menge vervierfachen. Eine solche Wachstumsrate könnte die mittlere Temperatur auf der Erde um etwa 1 °C erhöhen und dadurch, auf lange Sicht gesehen, das Grönlandeis und die ausgedehnten arktischen Eisfelder zum Schmelzen bringen, den Meeresspiegel um fünfzig Meter anheben und alle Häfen und Küsten in der Welt unter Wasser setzen." in: *Thompson et al*, Das Wetter; Die erste Weltklimakonferenz fand von 12- 23 Februar 1979 in Genf statt.

[252] Tropennächte sind Nächte, in denen die Temperatur zu keinem Zeitpunkt unter 20 °C fällt; ZAMG.

[253] *AGES*, Hitze-Mortalitätsmonitoring, www.ages.at/themen/umwelt/informationen-zu-hitze/hitze-mortalitaetsmonitoring/ (19.02.2020).

[254] Wie etwa zuletzt im November 2019 in Bruck im Pongau; *ORF Salzburg*, salzburg.orf.at/stories/3022111/ (19.02.2020).

[255] Von 2013-2019 entstand in der Landwirtschaft allein aufgrund von Dürre ein Schaden in der Höhe von 750.000.000 Euro; *Salzburger Nachrichten*, Klimakrise führte in Österreich zu massiven Ernteausfällen, www.sn.at/panorama/Klimakrise/Klimakrise-fuehrte-in-oesterreich-zu-massiven-ernteausfaellen-75790858 (19.02.2020).

[256] Den Klimanotstand ausgerufen haben auf Gemeindeebene Michaelerberg-Priggern, Hart bei Graz, Hartberg, Perchtoldsdorf, Traiskirchen, Steyregg und Kufstein, dazu das Land Vorarlberg und in der letzten Nationalratssitzung vor den Wahlen 2019 auch die Bundesrepublik Österreich.

Diese - auch in Österreich spürbaren Folgen - stimmen mit den IPCC Berichten dahingehend überein, dass die IPCC diese Folgen als erste Konsequenzen der Klimakrise wissenschaftlich zugeordnet haben.

Am 8. Oktober 2018 veröffentlichte der IPCC einen neuen Sonderbericht zur derzeit in den internationalen Verträgen angestrebten 1,5-Grad Grenze.[257] Der Bericht legt seinen Fokus auf Klimaschutzszenarien, die während des gesamten 21. Jahrhunderts die Erderwärmung auf 1,5 Grad begrenzen oder einen "*Overshoot*" von maximal 0,1°C, also eine globale Erwärmung von max. 1,6°C zulassen. Ein Überschreiten der 1,5-Grad-Temperaturmarke würde großflächig zu irreversiblen Schäden für Menschen und Ökosysteme führen, selbst wenn es gelingen sollte, die globale Erwärmung zum Ende des Jahrhunderts wieder auf 1,5 Grad zurückzuführen:

> *"Future climate-related risks depend on the rate, peak and du- ration of warming. In the aggregate they are larger if global warming exceeds 1.5°C before returning to that level by 2100 than if global warming gradually stabilizes at 1.5°C, especially if the peak temperature is high (e.g., about 2°C) (high confidence). Some impacts may be long-lasting or irreversible, such as the loss of some ecosystems (high confidence). {3.2, 3.4.4, 3.6.3, Cross-Chapter Box 8}" (IPCC 2018, A3.2.)."*

Weiters besteht das Risiko, dass zwischen 1,5 Grad und unter 2 Grad Erwärmung über dem vorindustriellen Niveau wichtige Kipppunkte im Klimasystem erreicht werden, etwa das Abschmelzen der Polkappen, das zu einem langfristigen Meeresspiegelanstieg von mehreren zehn Metern führen würde. Entsprechend der naturwissenschaftlichen Bedeutung von Kipppunkten beschleunigen diese die

---

[257] *IPCC* 2018: GLOBAL WARMING OF 1.5 °C: An IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5 °C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. [Drafting authors: *Myles Allen, Mustafa Babiker, Yang Chen, Heleen de Coninck* u.a.], deutsche Kurzfassung, **Beilage ./30**

weitere Klimakrise deutlich, damit auch die Folgen verschärfen und die Kontrollierbarkeit der Situation deutlich reduzieren oder im Sinne von Irreversibilität ausschließen könnte: Gleichzeitig zeigt der Bericht auf, dass somit das zuvor angenommene Klimaziel von 2°C keineswegs „sicher" ist: Die Risiken für Ökosysteme und Gesellschaften steigen mit jedem halben Grad massiv an, da Extremwettereignisse in Frequenz und Intensität zunehmen, Hitzeperioden und Dürren länger andauern, gleichzeitig sich aber auch Niederschlagsmuster verändern und zu stärkeren Überflutungen führen (wobei all dies dann soziale Prozesse wie Migrationsströme oder gewaltsame Auseinandersetzungen potenziell wahrscheinlicher macht). Die Ernteverluste bei zentralen Nahrungsmitteln wie Mais, Reis und Weizen nehmen zwischen 1,5 Grad und 2 Grad zu. Bei 2 Grad Erderwärmung wären doppelt so viele Insekten-, Pflanzen- und Säugetierarten von Habitatsverlusten betroffen wie bei 1,5 Grad.

Im Vergleich zur vorindustriellen Zeit ist mit Stand 2017 die globale Durchschnittstemperatur bereits um über ein Grad Celsius angestiegen. **Österreich ist hier überdurchschnittlich stark betroffen** [258] , „die durchschnittliche Temperaturerhöhung hierzulande beträgt bereits 2 Grad über vorindustriellem Niveau. [259] die durchschnittliche globale Erwärmung betrug 2014 hingegen 0,85 °C. [260] Dieser Temperaturunterschied entspricht einer Verschiebung der mittleren Temperaturverhältnisse um rund 250 Höhenmeter im Alpenraum und

---

[258] *Helga Kromp-Kolb/ Herbert Formayer*, 2 Grad Plus - warum wir uns für die Rettung der Welt erwärmen sollten, 2018, Seite 15. *APCC* (2014): Summary for Policymakers (SPM), revised edition. In: Austrian Assessment Report Climate Change 2014 (AAR14), Austrian Panel on Climate Change (APCC), Austrian Academy of Sciences Press, Vienna, Austria, Seite 15. **Beilage ./19**

[259] ZAMG. Abgerufen unter https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur und Klimaschutzbericht 2019, S.23 **Beilage ./24**

[260] *APCC* (2014): Summary for Policymakers (SPM), revised edition. In: Austrian Assessment Report Climate Change 2014 (AAR14), Austrian Panel on Climate Change (APCC), Austrian Academy of Sciences Press, Vienna, Austria, Seite 15. **Beilage ./19**

damit verbunden eine Veränderung von temperaturabhängigen Prozessen wie letztlich die klimatische Eignung von ganzen Ökosystemen.[261]

Die Komplexität der Klimakrise bringt allerdings mit sich, dass Schutzmaßnahmen zur Abwehr dieser Folgen nur dann rechtzeitig sind, wenn sie zum jetzigen Zeitpunkt gesetzt werden, selbst wenn sich die schlimmsten Auswirkungen der Klimakrise möglicherweise erst in ein paar Jahrzehnten zeigen. Dies liegt einerseits daran, dass die meisten Maßnahmen ihre Wirksamkeit zeitverzögert entfalten und andererseits auch Ökosysteme eine gewisse Reaktionszeit aufweisen.

Österreich ist Vertragsmitglied des Pariser Klimaschutzabkommens, eine Vereinbarung mit dem Ziel des Klimaschutzes in Nachfolge des Kyoto-Protokolls.[262] Das Übereinkommen sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Darüber hinaus werden die Vertragsstaaten angehalten, Anstrengungen zu unternehmen, den Temperaturanstieg möglichst auf 1,5 °C zu beschränken.[263] Weiters wird durch das Pariser Übereinkommen angestrebt, die Anpassungsfähigkeit an die negativen Folgen der Klimakrise zu erhöhen und die Klimaresistenz sowie eine emissionsarme Entwicklung zu fördern.

---

[261] *Helga Kromp-Kolb/ Herbert Formayer*, 2 Grad Plus - warum wir uns für die Rettung der Welt erwärmen sollten, 2018, Seite 15.
[262] Vgl. Auch 102. Sitzung des NR in welchem die Entschließung v 12. 11. 2015 betreffend Österreichs Beitrag zu einem ambitionierten Ergebnis auf der Klimakonferenz COP 21 in Paris (114/E 25. GP) mehrheitlich angenommen wurde.
[263] Art 2 Abs 1 lit a Übereinkommen von Paris.

Österreich muss bis 2045 seine Emissionen um mindestens 90 % bis 95 % verringern um das 1,5 °C Ziel zu erreichen.[264] Aus wissenschaftlicher Sicht reicht die für Österreich vorgesehene Reduktion von –36 % Emissionsreduktion gegenüber dem Basisjahr 2005 nicht aus, damit Österreich das notwendige 1,5 °C Ziel des Pariser Abkommens erfüllen kann.[265]

Geprägt ist das Pariser Abkommen und die damit auch die seitens Österreich in Folge dessen selbst eingegangenen Verpflichtungen[266] von der Erkenntnis, dass **die Vertragsparteien aus ihren rechtlichen verbindlichen Schutzverpflichtungen hinsichtlich (der in Österreich im Verfassungsrang verankerten) Menschenrechte zum Handeln betreffend den Klimakrise verpflichtet sind.** So wurde in der Präambel dezidiert festgehalten, dass:

"In der Erkenntnis, dass die Klimaänderungen die ganze Menschheit mit Sorge erfüllen, sollen die Vertragsparteien beim Vorgehen gegen Klimaänderungen **ihre jeweiligen Verpflichtungen im Hinblick auf die Menschenrechte, das Recht auf Gesundheit,** die Rechte von indigenen Völkern, lokalen Gemeinschaften, Migranten, Kindern, Menschen mit Behinderungen und besonders schutzbedürftigen Menschen und das Recht auf Entwicklung sowie die Gleichstellung der Geschlechter, die Stärkung der Rolle der Frau und die Gerechtigkeit zwischen den Generationen achten, fördern und berücksichtigen"

.

---

[264] *Kirchengast, G., Kromp-Kolb, H., Steininger, K., Stagl, S., Kirchner, M., Ambach, Ch., Grohs, J., Gutsohn, A., Peisker, J., Strunk, B.* (2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Publizierte Version 9.9.2019, 227 S. CCCA: WienGraz. Online via: ccca.ac.at/wissenstransfer/uninetz-sdg-13-1, S 12/13.
[265] Ibid, S 20. **Beilage ./25**
[266] BGBl III 2016/197.

8.6.Der Staat ist angesichts der Klimakrise zur Ergreifung von geeigneten Schutzmaßnahmen gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC verpflichtet:

Die staatliche Schutzpflicht des Art 2 EMRK auf welchen auch Art 2 GRC basiert, beinhaltet die Pflicht zur Veranlassung von vorbeugenden Rechts- und Verwaltungsmaßnahmen [267] und setzt einen schädigenden Einfluss und die Vorhersehbarkeit eines solchen voraus. [268] Im Zusammenhang mit schädlichen Umwelteinflüssen ist eine Handlungspflicht jedenfalls dann abzuleiten, wenn sich die Gefährlichkeit des Lebens verdichtet und konkretisiert hat, und staatliche Stellen erkennen können, dass eine Gefährdung des Lebens vorliegt[269].

Ein lebensbedrohlicher, schädigender Einfluss hat der EGMR bei Geröll- und Schlammlawinen[270], Abfallentsorgungsanlagen[271], giftigen Emissionen chemischer Fabriken[272] und in Bezug auf Asbest[273] angenommen. Eine Vorhersehbarkeit von lebensbedrohlichen (und schädigenden) Ereignissen nahm der Gerichtshof bereits bei Einordnung eines Gebietes in eine Erdbebenzone an, ohne dass es hier bereits zu einem Erdbeben in diesem einem gekommen war.[274]

Eine Vorhersehbarkeit im Sinne des Art 2 EMRK kann auch allein auf Grund der Charakteristik einer Abfallentsorgungsanlage als grundsätzlich gefährliche Anlage und den damit vorhersehbaren Gesundheitsrisiken gegeben sein.[275] Auf das seitens

---

[267] EGMR 14.3.2002, 46477/99*, Paul und Audrey Edwards/Vereinigtes Königreich*, Rn 54. EGMR 20.3.2008, 15339/02, *Budayeva ua/Russland*, Rn.128 mwN.
[268] EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99*, Öneryildiz/Türkei*, Rn. 65.
[269] *Grabenwarter/ Pabel*, Europäische Menschenrechtskonvention[6] (2015), § 20, Rz 23 mwN.
[270] EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland.*
[271] EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99*, Öneryildiz/Türkei*, Rn. 71.
[272] EGMR 19.2.1998 (GK), 14967/89, *Guerra ua/Italien*, Rn.en 60 and 62.
[273] EGMR 24.7.2014, 60908/11, *Brincat ua/ Malta.*
[274] EGMR 17.11.2015, 14350/05, *M. Özel ua/Türkei*, Rn. 174.
[275] EGMR 17.11.2015, 14350/05*, M. Özel ua/Türkei*, Rn. 59/60, 65 und 71.

der Regierung in M. *Özel and others v. Turkey* vorgebrachte Argument, dass die Einstufung einer Abfallentsorgungsanlage als gefährliche Aktivität dazu führen würde, dass in Folge auch einzig die räumliche Nähe zu einem Flughafen oder einem Atomkraftwerk für den Anwendungsbereich des Artikel 2 EMRK ausreichen würde, beantwortete das Gericht wie folgt[276]:

> *"In this connection, contrary to what the Government appear to be suggesting, [277], the contingency of the risk to which the applicant was exposed by reason of any life-endangering circumstances, the status of those involved in bringing about such circumstances, and whether the acts or omissions attributable to them were deliberate are merely factors among others that must be taken into account in the examination of the merits of a particular case, with a view to determining the responsibility the State may bear under Article 2 (ibid., pp. 1403-04, §§ 37-41)."*

Die Charakteristik einer gefährlichen Aktivität, ist somit - bereits rein abstrakt- ein im Zusammenhang mit den Schutzpflichten des Art 2 EMRK und Art 2 GRC zu berücksichtigender Faktor.

8.7. Nur zum heutigen Zeitpunkt gesetzte Schutzmaßnahmen sind geeignet die Antragsteller vor den lebensbedrohenden Auswirkungen der Klimakrise zu schützen

[276] EGMR 17.11.2015, 14350/05, *M. Özel ua/Türkei*, Rn. 73.
[277] Die Markierung wurde seitens der Antragsteller hinzugefügt.

Wissenschaftlich nunmehr außer Zweifel, bewirkt das Voranschreiten des Klimakrise eine Zerstörung menschlichen Lebensraumes[278] , sowie Zerstörung von für das menschliche Leben erforderlichen Ökosysteme, Nahrungsmittelgrundlagen und des Menschenleben selbst.[279] Diese lebensbedrohlichen Einflüsse sind auf Grund der präzisen Klimawissenschaft vorhersehbar und auch für Österreich (und seine Bürger und Bürger) ausreichend konkretisiert. Die durch die Klimakrise entstandene Lebensbedrohung für die österreichische Bevölkerung ist auch dem österreichischen Nationalrat und Bundesregierung ausreichend bekannt.[280]

Konkret ist die erste Antragstellerin als Frau im fortgeschrittenen Alter künftig besonders stark von der derzeitigen Entwicklung gefährdet. Hitze, erhöhte Ozonwerte und Wetterextreme wirken sich auf ältere Menschen verstärkt aus und können akut lebensgefährlich sein.[281] Die Klimakrise stellt somit eine vorhersehbare, gefährliche Aktivität im Sinne des Art 2 EMRK und Art 2 GRC dar, und verpflichtet somit auch Österreich zur Ergreifung von Schutzpflichten.

Eine besondere Betroffenheit weist auch die 1995 geborene, zweite Antragstellerin auf, die eine durchschnittliche Lebenserwartung von durchschnittlich 79,89 Jahren aufweist.[282] Junge Menschen, wie die zweite Antragstellerin auf Grund ihrer durchschnittlichen Lebenserwartung von den Folgen der Klimakrise stärker in ihrem

---

[278] Vgl: *Climate Change Center Austria*, Auswirkungen des Klimawandels auf die pflanzliche Produktion in Österreich, ccca.ac.at/fileadmin/00_DokumenteHauptmenue/02_Klimawissen/FactSheets/2_landwirtschaft_v4_02112015.pdf (19.02.2020).
[279] Ibid.
[280] Österreichischer Nationalrat vom 26.9.2019, Erklärung des Climate Emergency (935/A(E)), www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/A/A_00935/index.shtml (19.02.2020).
[281] Hermann/Sauerborn, General Practitioners' Perceptions of Heat Health Impacts on the Elderly in the Face of Climate Change; www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5981882/ (19.02.2020). **Beilage ./32**
[282] *Statistik Austria*, Lebenserwartung für ausgewählte Altersjahre 1868/71 bis 2010/12 sowie 1951 bis 2018 (zuletzt aktualisiert 31.7.2019, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/sterbetafeln/index.html (19.02.2020).

betroffen Im Vorfeld der UN-Klimakonferenz in Madrid 2019 bilanzierten Experten aus 35 Institutionen, darunter die Weltgesundheitsorganisation, das Internationale Institut für Angewandte Systemanalyse in Laxenburg und zahlreiche Universitäten, über die Auswirkungen der Klimakrise auf die Gesundheit. Der Bericht wurde im Fachjournal "The Lancet" veröffentlicht. Festgehalten wurde, dass wenn weiterhin so viel CO_2 in die Atmosphäre ausgestoßen wird wie bisher, müssen heute geborene Kinder im Alter von 71 Jahren im Schnitt in einer um vier Grad wärmeren Welt leben.[283] Bereits heute hat sich Österreich im Durchschnitt um 2 Grad erwärmt. [284] **Darüber hinaus stellte das Kinderrechtskomitee der Vereinten Nationen am 10. Februar 2020 ausdrücklich fest, dass Österreich seine Schutzpflicht gegenüber jungen Menschen betreffend die Folgen der Klimakrise nicht ausreichend nachkommt.** [285] Werden die Folgen der Klimakrise, die einen schädigenden Einfluss iSd Art 2 EMRK und Art 2 GRC darstellen, nicht abgewendet, ist das Leben der zweiten Antragstellerin gefährdet. Diese Gefährdung ist vorhersehbar.

Somit ist der österreichische Staat gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC zur Veranlassung von geeigneten Schutzmaßnahmen in Form von Gesetzen und Verwaltungsmaßnahmen verpflichtet, die spezifisch auf die konkrete Gefahrensituation abgestimmt sind. Konkret führte der Europäische Gerichtshof in *Özel and others v. Turkey*[286] diesbezüglich aus:

---

[283] Nick Watts, Markus Amann, Nigel Arnell, et. al, The 2019 report of The *Lancet* Countdown on health and climate change: ensuring that the health of a child born today is not defined by a changing climate. The Lancet (Vol 394), S 1836, als Beilage vorgelegt. **Beilage ./23**

[284]ZAMG. Abgerufen unter https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur und Klimaschutzbericht 2019, S.23

[285] UN ONHCR 10.2.2020, CRC/C/AUT/ CO/ 5-6; https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CRC/Shared%20Documents/AUT/CRC_C_AUT_CO_5-6_41509_E.pdf (19.02.2020). **Beilage ./31**

[286] EGMR 17.11.2015, 14350/05*, M. Özel ua/Türkei*, Rn.90. **Beilage ./24**

"This obligation indisputably applies in the particular context of dangerous activities, where, in addition, ***special emphasis must be placed on regulations geared to the special features of the activity in question*** [287]*, particularly with regard to the level of the potential risk to human lives. They must govern the licensing, setting up, operation, security and supervision of the activity and must make it compulsory for all those concerned to take practical measures to ensure the effective protection of citizens whose lives might be endangered by the inherent risks. (…)"*

Speziell für das schädigende Ereignis Klimakrise allerdings ist, dass der Eintritt dieser lebensbedrohlichen Folgen und der Effekt staatlicher ergriffener Schutzmaßnahmen zeitlich auseinander liegen. Die Klimakrise ist ein zu komplexer Vorgang, als dass Schutzmaßnahmen zeitlich unmittelbare Wirksamkeit zeigen können. Darauf folgt einerseits, dass die Grundrechtsverletzung der bekämpften Rechtsnormen erst einige Jahre später in ihrem vollen Ausmaß sichtbar und spürbar wird. Andererseits bedeutet das, dass Schutzmaßnahmen zur Abwehr dieser Folgen nur dann rechtzeitig und daher wirksam sind, wenn sie zum jetzigen Zeitpunkt gesetzt werden.

Somit sind Schutzmaßnahmen gem der Judikatur des EGMR zum jetzigen Zeitpunkt zu ergreifen, weil später gesetzte Maßnahmen keinen Bezug auf die konkrete Gefahrensituation nehmen und nachweislich unwirksam - weil verspätet - sind.

Unstrittig ist, dass Schutzmaßnahmen, die zum heutigen Zeitpunkt getroffen werden, effektiv sind: Die Kenntnis, über die seitens jeden einzelnen Landes

[287] Die Hervorhebung erfolgte durch die Antragsteller.

vorzunehmenden Schutzmaßnahmen, sind mittlerweile soweit fortgeschritten, dass Mindeststandards zur Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt wurden.[288] Es besteht kein Zweifel mehr, dass sofortige und einschneidende Maßnahmen negative und lebensbedrohliche Folgen der Klimakrise verhindern bzw. in jedem Fall auf ein begrenztes Maß reduziert werden können.

Die aktive Förderung des Flugverkehrs gem § 6 Abs 1 Z 3 Lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 ermöglichen auf Grund ihrer Auswirkungen auf die Preisgestaltung dem Luftverkehr zu günstigeren Preisen als das klimafreundlichste Verkehrsmittel, die Eisenbahn, tätig zu werden. Der österreichische Staat schafft somit ein Regelwerk, dass das klimaschädlichste Verkehrsmittel und ein klimaschädliches Verhalten aktiv fördert (vgl. 3) und verletzt somit aktiv seine gesetzlichen Schutzpflichten gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC.

Zunächst bedeutet die Schutzpflicht gem Art 2 EMRK und gem Art 2 GRC, dass der österreichische Staat seine Bürger bestmöglich vor den Folgen der Klimakrise schützt. Ein Schutz vor der Klimakrise bedeutet für den Sektor Verkehr eine Förderung von klimafreundlichen Verhalten und Verkehrsmitteln. Nicht das Gegenteil.

Die konkreten bekämpften Normen stellen allerdings eine eindeutige Förderung des Flugverkehrs, dem klimaschädlichsten Verkehrsmittel. Es handelt sich um Steuerbefreiungen, die ausschließlich dem Flugverkehr - und nicht dem Bahnverkehr - zugutekommen. Diese Steuerbefreiungen sind zudem für das Klima besonders

[288] Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2020: Entscheidung zur Lastenverteilung, eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aen0008 (19.02.2020).

problematisch, weil sich die Emissionen des Flugverkehrs in großer Höhe zwei- bis viermal klimaschädlicher auswirken als am Boden[289] (dies ungeachtet des generellen CO_2 Anstieges).

Diese Begünstigungen bewirken einen Anstieg von CO_2 Emissionen im Bereich des in Österreich stark wachsenden Sektors Verkehr und **stehen somit im eklatanten Widerspruch zur staatlichen Schutzpflicht gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC betreffend die Bekämpfung der Klimakrise**.

Festgehalten wird, dass das Grundrecht auf Leben gem Art 2 EMRK absolut gilt. **Es gibt somit keine Rechtfertigungsgründe für die Verletzung einer staatlichen Schutzpflicht gem Art 2 EMRK und Art 2 GRC.** Im konkreten Fall ist angesichts der vorliegenden Fakten eine staatliche Schutzpflicht gem Art 2 EMRK eindeutig zu bejahen. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 stellen eine aktive Verletzung dieser Schutzpflicht dar und verletzt somit die Antragstellerin in ihrem Recht auf Leben.

8.7.1. Der Staat ist angesichts der Klimakrise zur Ergreifung von geeigneten Schutzmaßnahmen gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC verpflichtet

[289] Germanwatch (2008): Klimawirkung von Flugzeugabgasen in großer Höhe. https://germanwatch.org/de/1273 (10.10.2019). *atmosfair gGmbH*, atmosfair Flug-Emissionsrechner - Dokumentation der Methode und Daten, September 2016 mwN. Abrufbar unter https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/flug-emissionsrechner-dokumentation-berechnungsmethode-1.pdf (19.02.2020). **Beilage ./16**

Aus Art 8 EMRK und Art 7 GRC[290] leitet sich eine positive, staatliche Pflicht zum Schutz der Gesundheit, der körperlichen Gesundheit und des Wohlbefindens ab.[291] Umfasst ist auch der Schutz vor Umweltbeeinträchtigungen[292], die sich negativ auf Gesundheit, körperliche Integrität[293], sowie das Wohlbefinden auswirken. Die Schädigung der Umwelt für sich genommen, ist nicht umfasst.[294] Angemerkt wird, dass in einem Sondervotum im Fall Hatten u.a./GB fünf Richter jedoch festhielten, Art 8 EMRK ein Recht auf eine intakte Umwelt durchaus gewähren könne.[295]

Die Umweltbeeinträchtigung muss ein eine gewisse Intensität erreichen, um den Anwendungsbereich von Art 8 EMRK und Art 7 GRC zu unterliegen.[296] Entscheidend sind hierfür die Umstände des Einzelfalles.[297] Der EGMR nahm eine derartige staatliche Schutzpflicht betreffend Straßenlärm[298] und Bahnlärm[299], chemische Fabriken mit giftigen Emissionen[300]; betreffend Wasserverschmutzung[301] und Asbest[302] sowie im Bereich von Nukleartests (gefährliche Aktivitäten der Behörden, welche die Gesundheit der Bürger mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit betreffen[303]) und der Abfallentsorgung (gefährliche Aktivitäten von Privaten, welche

---

[290] Der Schutzbereich des Art 7 GRC basiert in seinem Umfang und in seinen Schranken auf Art 8 EMRK. *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 7, Rz 4 mwN.
[291] *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 7, Rz 5 mwN.
[292] Auch abgeleitet aus dem Recht auf Achtung der Wohnung. *Pavlidis* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², GRC Art 7 , Rz 49 mwN.
[293] EGMR 9.6.2005, 55723/00, *Fadeyeva/Russland*, Rn. 68; EGMR 22.5.2003, 41666/98*, Kyrtatos/Griechenland* Rn. 52; EGMR 10.2.2011, 30499/03, *Dubetska ua/Ukraine*, Rn. 105.
[294] *Grabenwarter/Pabel*, Europäische Menschenrechtskonvention, 6 Aufl, § 22 Rz. 30 mwN.
[295] EGMR 8.7.2003 (GK), 36022/97, *Hatton ua/Vereinigtes Königreich*,, Sondervotum, Rn 4: "*The Court has given clear confirmation that Art 8 of the Convention guarantees the right to a healthy environment.*"
[296] EGMR 14.02.2013, 31965/07, *Hardy u. Maile*,, Rn. 188.
[297] EGMR 14.02.2013, 31965/07, *Hardy u. Maile*, Rn. 188.
[298]EGMR 9.11.2010, 2345/06, *Deés/Ungarn*; EGMR 21.7.2011, 38182/03*, Grimkovskaya/Ukraine.*
[299] EGMR 18.6.2013, 50474/08*, Bor/Ungarn.*
[300]EGMR 19.2.1998 (GK), 14967/89*, Guerra ua/Italien.*
[301]EGMR 4.9.2014, 42488/02, *Dzemyuk/Ukraine* .
[302] EGMR 24.7.2014, 60908/11*, Brincat ua/ Malta.*
[303] EGMR 28.1.2000, 21825/93, *McGinley/Vereinigtes Königreich.*

der Staat erlaubt und die sich negativ auf Gesundheit und Wohl- befinden der Bevölkerung auswirken[304]), an. Der Anwendungsbereich des Art 8 EMRK wurde auch im Falle von Naturkatastrophen bejaht.[305]

Für das Vorliegen einer Betroffenheit im Sinne des Art 8 EMRK und Art 7 GRC bezüglich Gesundheit ist eine tatsächlich eingetretene Gesundheitsgefährdung nicht erforderlich.[306] Diesbezüglich hielt der EGMR in seiner Entscheidung *Di Sarno and Others v. Italy* fest: [307]

> "*The Court considers that this situation may have led to a deterioration of the applicants' quality of life and, in particular, adversely affected their right to respect for their homes and their family life. Article 8 therefore applies in the present case. The Court further notes that the applicants have not alleged that they were affected by any pathologies linked to exposure to waste, and that the scientific studies submitted by the parties reach opposite conclusions as to the existence of a causal link between exposure to the waste and an increased risk of developing pathologies such as cancer or congenital malformations. In these conditions, although the Court of Justice of the European Union, when examining the waste disposal situation in Campania, considered that the accumulation of large quantities of refuse along public roads and in temporary storage areas exposed the health of the local inhabitants to certain danger (see judgment C-297/08, cited in* R*n.s 55 and 56 above), the Court cannot conclude that the applicants' lives or health were threatened. That said, however,* ***Article 8***

[304] EGMR 9.12.1994, 16798/90*, López Ostra/Spanien*; EGMR 19.2.1998 (GK), 14967/89*, Guerra ua/Italien; EGMR 2.11.2006, 59909/00, Giacomelli/Italien; EGMR 7.4.2009, 6586/03, Brânduse/*R*umänien;* EGMR 10.1.2012, 30765/08*, Di Sarno ua/Italien.*
[305] EGMR 20.3.2008, 15339/02*, Budayeva ua/Russland*, Rn. 128-133; EGMR 20.3.2008, 15339/02, Budayeva ua/Russland EGMR 28.2.2012, 17423/05, Kolyadenko/Russland Rn. 105-156.
[306] EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno ua/Italien*, Rn. 108.
[307] EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno ua/Italien*, Rn. 108.

may be relied on even in the absence of any evidence of a serious danger to people's health *(see López Ostra, cited above, § 51)."*

Es ist jedoch weitgehend offen in welchem Ausmaß ein Kausalzusammenhang zwischen Aktivität und schädigendem Umwelteinfluss für eine Anwendbarkeit von Art 8 EMRK/ Art 7 GRC nachgewiesen werden muss.[308] Das Vorliegen von konkreten Messergebnissen betreffend die Auswirkung des schädigenden Umwelteinflusses auf die Gesundheit der Antragsteller ist hierfür jedenfalls nicht erforderlich.[309]

§ 6 Abs 1 Z 3 lit d und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 stellt für die Antragsteller eine Verletzung der staatlichen Schutzpflicht dar, da sie klimaschädliches Verkehrsverhalten fördern und in jedem Fall für die gesundheitlichen Folgen des Klimakrise mitverantwortlich sind. Festzuhalten ist, dass Österreich derzeit einen Emissionsanstieg verzeichnet.[310] Fest steht, dass der Flugsektor in Österreich Wachstumsraten verzeichnet.[311]

Wissenschaftlich nunmehr unstrittig bewirkt das Fortschreiten der Klimakrise ein Zunehmen von Extremwetterereignissen, Hitze, Flut, Kälte und Wirbelstürme, welche allesamt Belastungen für den menschlichen Körper darstellen.[312] Richtig ist die Gesundheitsfolgen durch extreme Wetterereignisse, wie Hitzewellen, Stürme und Überschwemmungen, im Einzelfall wissenschaftlich nicht direkt, sondern nur

---

[308] EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno ua/Italien*, Rn. 108.
[309] EGMR 14.02.2013, 31965/07, Hardy u. Maile, Rn. 234.
[310] Klimaschutzbericht 2019, S.6
[311] Statistik Austria
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/index.html
[312] *APCC* (2014): Summary for Policymakers (SPM), revised edition. In: Austrian Assessment Report Climate Change 2014 (AAR14), Austrian Panel on Climate Change (APCC), Austrian Academy of Sciences Press, Vienna, Austria, Seite 27. **Beilage ./19**

indirekt auf die Klimakrise zurückgeführt werden. Die gesundheitlichen Folgen, beispielsweise einer Hitzewelle, sind also zuallererst der Hitzewelle selbst geschuldet. Ebenso sind die gesundheitlichen Folgen auf Grund eines neu auftretenden Virus, primär dem Virus geschuldet. Im Zuge der Klimakrise nimmt aber die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten derartiger Ereignisse und Krankheitserreger nachweislich zu.[313]

Seitens dem Austrian Panel on Climate Change (APCC) wurden einige klimainduzierte und gesundheitsrelevante Phänomene, zugehörige meteorologische Indikatoren und entsprechende potenzielle gesundheitliche Wirkungsweisen und Wahrscheinlichkeiten untersucht:

[313] Vgl Jendritzky, Folgen des Klimawandels für die Gesundheit; edoc.hu berlin.de/bitstream/handle/18452/2633/108.pdf?sequence=1 (15.12.2019). **Beilage ./33**

Klima-induzierte Phänomene	Indikatoren mit potentiellen gesundheitsschädlichen Entwicklungen	mögliche Gesundheitsfolgen	Ausmaß der Veränderung
Lang-anhaltende Ereignisse	Anstieg der Zahl an Hitzetagen	Hitzestress	2
	kontinuierlicher Temperaturanstieg im Sommerhalbjahr	thermische Belastung	3
	verlängerte Dauer der Hitzeperiode	kumulierende Hitzebelastung	2
	Verringerte nächtliche Abkühlung	Erholungsphase fehlt	2
	Gleichzeitigkeit von Hitze und hoher Luftfeuchte	thermische Belastung	2
	rasche Temperaturänderungen	thermische Belastung	1
Kälte	Steigende Zahl an Kältetagen	Erfrierungen, Immunsystem belastet	-1
	Dauer der Kälteperiode verlängert	kumulierende Kältebelastung	-1
	sinkende Durchschnittstemperatur	Immunsystem belastet	-1
Hydro-logische Ereignisse	vermehrte Dürre	indirekte Wirkung durch Wasser- und Lebensmittelverknappung	3
	intensivere und/oder häufigere kleinräumige Starkniederschläge	Unfälle, Verletzungen, Traumata	2
	häufigere und/oder intensivere Hochwasserereignisse	Unfälle, Verletzungen, Traumata; Trinkwasserversorgung	1
	vermehrte und/oder heftigere Gewitter	Blitzschlag; Unfälle	2
	zunehmende Ereignisse mit großen Schneemassen	Unfälle, Verletzungen; Basisversorgung	1
	häufigere Vereisungsereignisse	Unfälle, Verletzungen	0
Wind-ereignisse	vermehrte und extremere Stürme	Unfälle, Verletzungen	0
	vermehrte und extremere Windhosen	Unfälle, Verletzungen	1
	vermehrte und extremere Tornados	Unfälle, Verletzungen	1
Lang-anhaltende Ereignisse	höhere Anzahl an Tagen mit Feinstaub-Grenzwertüberschreitung	Dauerbelastung der Atemwege und des Herz-Kreislauf-Systems	-1
	höhere Anzahl an Tagen mit Ozon-Grenzwertüberschreitung	Belastung der Atemwege und des Herz-Kreislauf-Systems	1
	vermehrte Nebellagen	Unfälle	1
Massen-bewegungen	häufigere Muren	physische Einwirkung	2
	häufigere Erdrutsche	phyische Einwirkung	2
	häufigere Felsstürze	physische Einwirkung	1
	häufigere Lawinen	physische Einwirkung	1
Krankheits-vektoren	zunehmende Anzahl und Verbreitung von Zecken	FSME, Lyme-Borreliose	1
	zunehmende Anzahl und Verbreitung von Nagern	Leptospirose, HFRS, Tularämie	1
	zunehmende Anzahl und Verbreitung von *Anopheles*-Mücken	Malaria	2
	zunehmende Anzahl und Verbreitung von *Aedes*-Mücken	Dengue-Fieber, Gelbfieber, Chikunguyafieber	2
	zunehmende Anzahl und Verbreitung von Sandmücken	Leishmaniose	2
	zunehmende Anzahl und Verbreitung von *Culex*-Mücken	West-Nil-Fieber	2
Pollen	Verlängerung der Saison	Allergien	2
	jahreszeitliche Verschiebung	Allergien	2
	stärkeres Auftreten allergener Pflanzen	Allergien	1
	Einwanderung von allergenen Neobiota	Allergien	2
Aquatische Systeme	erhöhter Wasserbedarf	Wasserverknappung	2
	geringere Schneemengen in tiefen Lagen	Wasserverknappung durch verstärkten Winterabfluss	2
	geringerer Grundwasseraufbau	Wasserverknappung	1
	Zunahme der Krankheitserreger im Süßwasser	*Giardia lamblia*-, *E. coli*-, Vibrionen- und *Cryptosporidium*-Infektionen	1
Nahrungs-mittel	Lebensmittelbedingte Erkrankungen	*Campylobacter*-, Salmonellen-, *E. coli*- und Vibrionen-Infektionen; Mykotoxine	1
	Ernteeinbußen und -ausfälle	Lebensmittelverknappung	1
	erhöhter Pestizideinsatz durch vermehrte Schädlinge	Rückstände in Nahrungsmitteln, Wirkungen auf AnwenderInnen	2

Wie aus der Tabelle ersichtlich stellen insbesondere Extremwetterereignisse, sowie extreme Wetterschwankungen, eine Belastung für das Herz-Kreislauf-System dar. Die Klimakrise begünstigt das Auftreten dieser, wie auch - durch Erwärmung und durch geänderte Niederschlagsmuster - die Ansiedlung verschiedener Tiere als Krankheitserreger wie Zecken und Mücken bzw. zu einer Ausdehnung ihrer Siedlungsgebiete.[314] Durch die Klimakrise kommt es zu einem steten, teils rasanten Anstieg der monatlichen Durchschnittstemperaturen. Bei MS erkrankten Personen, die unter dem Uthoff Syndrom, wie der dritte Antragsteller, leiden, verursacht die Hitze eine Verschlechterung der Krankheitsbilder.

8.7.2. Die Folgen der Klimakrise beeinträchtigen nachweislich die Gesundheit und das Wohlbefinden der ersten Antragstellerin und des dritten Antragstellers

Emissionen werden auch durch die konkret bekämpften Normen mitverursacht, die ein THG-emittierendes Verkehrsverhalten der Österreicher fördern.

Die schädigende Aktivität liegt somit im Nahbereich der ersten Antragstellerin und des dritten Antragstellers und verursacht folgende konkrete Gesundheitsschädigung bzw. Schädigung des allgemeinen Wohlbefindens der Antragsteller eins und drei:

- Stärkere und häufigere Belastung des Kreislaufes durch längere Hitzeperioden insbesondere bei älteren Frauen über 65 Jahren

[314] Ibid.

- Lähmungserscheinungen beginnend bei einer Temperatur über 25 Grad und mit Temperaturanstieg zunehmend bei Antrag bei MS Patienten mit Uthoff Syndrom

Die erste Antragstellerin ist 1948 geboren. Als nunmehr 72jährige Frau ist sie von den Auswirkungen der Klimakrise bereits auf Grund Ihres Alters besonders betroffen. Nach dem IPCC treten 80% der durch die zunehmende Hitze verursachten Todesfälle bei über 75-jährigen Menschen auf.[315]Dass die Todesfälle in Hitzeperioden auf die menschenverursachte Klimaerwärmung zurückzuführen sind, ist gem dem IPCC «*likely*»(d.h. zu 66%–100% wahrscheinlich).[316] Innerhalb der Gruppe von älteren Menschen sind darüber hinaus ältere Frauen noch mehr betroffen als ältere Männer.[317] Grund dafür ist unter anderem laut einer Studie der World Health Organisation („WHO") eine andere physiologische Veranlagung[318]

Ältere Personen haben in Hitzeperioden allerdings nicht nur ein besonderes Sterberisiko, sie sind auch besonders in ihrer Gesundheit betroffen, so durch Dehydrierung, Hyperthermie, Ermattung, Bewusstlosigkeit, Hitzekrämpfe und Hitzschlag.[319] Auch der neustes Lancet Countdown Report hält fest, dass über 65-jährige Menschen in ihrer Gesundheit von Hitzewellen besonders betroffen sind.[320]

---

315 *Smith Kirk R./Woodward Alistair/Campbell-Lendrum Diarmid,Chadee Dave D./Honda Ya-Sushi,Liu Qiyong,Olwoch Jane M./Revich Boris/Sauerbornrainer, 2014:* Human health: impacts, adaptation, and co-benefits, in: Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability, Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, USA, 709-754, S.721.
316 Ibid, S 720.
317 *Obine Jean-Marie/Cheung Siu Lan/Le Roy Sophie/Van Oyen Herman/Herrmann François* R.,Report on excess mortality in Europe during summer 2003, Februar 2007; *Dombois Oliver Thommen/Braun-Fahrländer Charlotte*, Gesundheitliche Auswirkungen der Klimaänderung mit Relevanz für die Schweiz, Literaturstudie im Auftrag der Bundesämter für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und für Gesundheit (BAG), November 2004, S.33
318 *WHO*, Gender, Climate Change and Health, Genf 2010, www.who.int/globalchange/Gender ClimateChangeHealthfinal.pdf, **Beilage ./27**
319 *Watts, Nick* et al., (66 more authors) The 2019 report of the Lancet Countdown on health and climate change: The Lancet, 2019, **Beilage ./23**
320 Ibid., S 19.

Angesichts dieser wissenschaftlichen Faktenlage folgt, dass die Antragstellerin als 72-jährige Frau durch klimaschädliche Gesetze in ihrem Recht auf Gesundheit und allgemeines Wohlbefinden beeinträchtigt wird, da diese Gesetze einen Anstieg von THG-Emissionen und somit die Folgen der Klimakrise mitverursachen. Der österreichische Gesetzgeber ist gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC zur Ergreifung von Schutzmaßnahmen gegenüber der Antragstellerin verpflichtet. Die gegenständlichen Gesetzesbestimmungen stellen jedoch eine aktive Verletzung dieser Schutzpflicht dar.

Der dritte Antragsteller ist schwer an MS erkrankt und darüber hinaus von dem damit einhergehenden Uthoff Syndrom betroffen. Seine bereits vorhandenen Lähmungserscheinungen und Gehschwierigkeiten werden durch jeden Hitzeschub für die Dauer der Hitze verschlimmert. Erste Anzeichen sind bereits bei einer Temperatur von über 25 Grad Celsius spürbar. Bei den nun mehr auftretenden Hitzesommern kann er sich für die Dauer der Hitze nicht mehr selbstständig bewegen, sondern ist auf seinen Rollstuhl angewiesen. Einzig Abkühlung verschafft eine Verminderung dieser hitzeverursachten Lähmungsschübe und der damit verbundenen Einschränkung seines Bewegungsapparates. Die gegenständlichen steuerlichen Begünstigungen des § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 bewirken vorhersehbar ein wissenschaftlich nachgewiesenes Ansteigen von THG- Emissionen, die die Folgen der Klimakrise im wahrsten Sinne des Wortes anheizen. Auch durch diese klimaschädlichen Lenkungssteuern, wird jedoch das Wohlbefinden und die Gesundheit des Antragstellers aktiv beeinträchtigt. Zumal diese auf Grund seines Gesundheitszustandes gem Art 8 EMKR und Art 7 GRC aktiv geschützt werden muss.

Der Staat ist angesichts dieser Einflüsse zur Ergreifung von Schutzmaßnahmen gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC verpflichtet. Konkret unterlässt es die österreichische Regierung nicht nur Schutzmaßnahmen zu ergreifen, sondern setzt im Gegenteil sogar schädigende Maßnahmen, wie die gegenständlich bekämpften, steuerlichen Begünstigungen des Flugverkehrs.

Betreffend die gegenwärtige Klimakrise gilt auch bezüglich Art 8 EMRK und Art 7 GRC, dass Schutzmaßnahmen nur effektiv sind, wenn sie zum jetzigen Zeitpunkt gesetzt werden (vgl. 6.2.2.1). Das Risiko von Kippunkten und damit verbundenen, abrupten Zunehmen von gesundheitlichen Schäden bedeutet auch, dass der Staat die Förderung von klimaschädlichen Verhalten umgehend einzustellen hat. Das gegenwärtige Zuwiderhandeln des Staates gegen seine Schutzpflichten wie durch steuerliche Begünstigungen des § 6 Abs 1 Z3d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 stellt - angesichts der zum jetzigen Zeitpunkt zwingen erforderlichen Maßnahmen - einen Eingriff in Art 8 EMRK und Art 7 GRC dar.

8.7.3. Es liegen keine staatlichen Rechtfertigungsgründe für den Grundrechtseingriff gem 8 EMRK und Art 7 GRC vor

Eingriffe, wie die gegenständlichen klimaschädlichen Steuernormen, sind nur dann gem Art 8 EMRK und Art 7 GRC zulässige Maßnahmen wenn sie in einer demokratischen Gesellschaft für "*die öffentliche Ruhe und Ordnung, das wirtschaftliche Wohl des Landes, (..), zum Schutz der Gesundheit (..) notwendig sind*" [321] und somit gerechtfertigt sind. Ein Eingriff muss daher einem legitimen Ziel entsprechen und in einer

[321] Art 8 Abs 2 EMRK

demokratischen Gesellschaft notwendig sein.[322] Gem EGMR muss ein Eingriff einem zwingenden sozialem Bedürfnis entsprechen und verhältnismäßig sein.[323] Beurteilt wird das Vorliegen dieser Kriterien anhand der konkreten Umstände des Einzelfalles.

8.7.4. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 schaden dem wirtschaftlichen Wohl, und stehen dem Schutz der Gesundheit diametral entgegen

So der Staat Entscheidungen und Maßnahmen trifft, die in die Grundrechtssphäre der Antragsteller einwirken, hat er für einen gerechten Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen zu sorgen.[324] Steuerrechtlich kommt dem Gesetzgeber jedoch der größte, verfassungsrechtliche Gestaltungsspielraum zu.[325] Dies sowohl zur Verfolgung fiskalischer als auch zur Verfolgung außerfiskalischer Ziele.[326] Der Verfassungsgerichtshof hat die verschiedensten wirtschaftspolitischen, umweltpolitischen sowie gesundheitspolitischen Lenkungsziele im Zusammenhang mit steuerlichen Entscheidungen des Gesetzgebers anerkannt.[327] Allerdings kann auch dieser große Ermessensspielraum hinsichtlich Rechtfertigung und Verhältnismäßigkeit eingeschränkt werden. In diesem Zusammenhang hat die große Kammer des EGMR[328] unmissverständlich festgehalten, dass auch Steuernormen einer abstrakten Normenkontrolle unterliegen.[329]

---

[322] *Mayer/Muzak*, B-VG[5], M Art 8 MRK, III.4 mwN.
[323] *Mayer/Muzak*, B-VG[5], M Art 8 MRK, III.4 mwN.
[324] EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien*, Rn. 51. EGMR 8.7.2003 (GK), 36022/97, *Hatton ua/Vereinigtes Königreich*, Rn. 98;, *Grimkovskaya/Ukraine*, Rn. 69-72.
[325] *Mayer/Muzak*, B-VG[5], F § 1 F-VG, V.3 mwN. VfSlg B260/63, B309/65 mwN.
[326] *Mayer/Muazk*, B-VG[5], F § 1 F-VG, V.3 mwN; Ruppe, 8. ÖJT (1982) I/1 A, 66.
[327] VfSlg 10403/1985; VfSlg 11143/1986; VfSlg 14597/1996.
[328] EGMR 29.4.2008 (GK), 13378/05, *Burden/Vereinigtes Königreich*
[329] EGMR 29.4.2008 (GK), 13378/05, *Burden/Vereinigtes Königreich*, Rn. 59.

Fakten betreffend die Auswirkungen der Klimakrise auf Leben und Gesundheit belegen, dass ein Anstieg von THG- Emissionen und somit ein Voranschreiten des Klimakrise der allgemeinen Gesundheit und dem allgemeinen wirtschaftlichen Wohl Österreichs schadet.[330]

Die Tendenz ist steigend.[331]

Hinzu kommen die hohe Strafzahlungen, die jedem einzelnen österreichischen Steuerzahler im Falle der Untätigkeit des Gesetzgebers bezüglich Klimakrise entstehen.[332] Diese Strafzahlungen können sich auf bis zu 6,6 Milliarden Euro für die Periode bis 2030 belaufen. [333]

Anzuführen ist, dass der Verkehr das Problemkind der österreichischen Klimastrategie darstellt. Kein anderer wesentliche Verursacher der österreichischen THG-Emissionen zu denen [334] die Sektoren Energie und Industrie (44,17 %, darunter 36,39 % Anlagen außerhalb des Emissionshandels), Verkehr (28,86 %), Landwirtschaft (10,92 %) sowie Gebäude (10,16 %) zählen, [335] verzeichnet einen Anstieg an THG-Emissionen: Entsprechend der aktuellen Inventur seit 1990

---

330 *Cost of Inaction (COIN), Assesssing the Costs of Climate Change in Austria*, Die Auswirkungen des Klimawandels in Österreich: eine ökonomische Bewertung für alle Bereiche und deren Interaktion- Hintergrund und Ergebnisse des Forschungsprojekts COIN, www.coin.ccca.ac.at (15.12.2019). **Beilage ./18**

331 Vogel/Zscheischler/Wartenburger/Dee/Seneviratne, Concurrent 2018 hot extremes across Northern Hemisphere due to human-induced climate change, 2019.

332 Angemerkt wird, dass der Untätigkeit des Gesetzgebers seitens des VfGH nicht begegnet werden kann und somit für die Antragstellern diesbezüglich kein Rechtsschutz besteht. Vgl. *Walter/Mayer/Kucsko-Stadlmayer*, Bundesverfassungsrecht [10], Rn 1333 mwN.

333 Parlamentarische Anfrage. Abgerufen unter www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_02993/imfname_750330.pdf (15.12.2019).

334 Datenstand: 15.3.2018.

335 *Umwelbundesamt*, Klimaschutzbericht 2018. **Beilage ./17**

verzeichnet der Sektor Verkehr ein Plus von 9,2 Mio Tonnen CO_2-Äquivalent bzw 66,7 %. Die Emissionen des Sektors Gebäude hingegen sind im betrachteten Zeitraum um 5,5 Mio Tonnen (- 37,2 %) CO_2-Äquivalent gesunken. In den Sektoren Abfallwirtschaft (- 1,2 Mio Tonnen, - 28,1 %), Landwirtschaft (- 1,4 Mio Tonnen, - 14,1 %) sowie Energie und Industrie (- 1,3 Mio Tonnen, - 3,6 %) sind die Treibhausgas-Emissionen ebenfalls gesunken.[336]

Folglich ist es gerade (im umgekehrten Sinn) dem öffentlichen Wohl, dem Wirtschaftsstandort Österreich und der allgemeinen Gesundheit förderlich,[337] dass die Folgen der Klimakrise im bestmöglichen Maße bekämpft werden. Nicht zuletzt indem der Staat Anreize für ein klimafreundliches Verhalten schafft. Wie bereits ausgeführt obliegt es gerade der Verantwortung des Gesetzgebers, dem vom Volk gewählten Organ zur Schaffung von Regelungssystemen, Maßnahmen zu schaffen, die das Leben und die Gesundheit der Bevölkerung schützen.

Die durch diese Normen geschaffene klimaschädliche Verhaltensförderung stehen nicht nur im Widerspruch zu den internationalen und nationalen Verpflichtungen Österreichs THG- Emissionen zu reduzieren und Österreichs Bekenntnis zur Reduktion von THG Emissionen. Der Staat verzichtet gleichzeitig auch auf wertvolle Einnahmen, die zur Bekämpfung der Klimakrise und zur Erreichung der verbindlichen Klimaziele erforderlich sind. Ganz abgesehen von den Strafzahlungen die den österreichischen Steuerzahler, massiv belasten werden. Durch die Einführung einer Umsatzsteuer auf grenzüberschreitenden Personenverkehr, sowie

---

[336] Ibid.
[337] *APCC*, Österreichischer Special Report Gesundheit, Demographie und Klimawandel–Synthese (ASR18), 2018, www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/Oe-Special-Report-Gesundheit-Synthese.pdf (15.12.2019).
Beilage ./19

eine Kerosinsteuer einzig auf innerstaatliche Flüge würde der österreichischen Wirtschaftsstandort insgesamt keinen Nachteil erleiden.[338]

8.7.5. Die Untätigkeit anderer Staaten stellt keinen Rechtfertigungsgrund dar

Richtig ist, dass höhere Gewalt die Rechtswidrigkeit der Handlungen eines Staates ausschließt. Unter höherer Gewalt versteht man den Eintritt einer unüberwindbaren Kraft oder eines unvorhergesehenen Ereignisses außerhalb der Kontrolle des Staates, welche es den Umständen nach tatsächlich unmöglich machen, die völkerrechtliche Verpflichtung zu erfüllen. Höhere Gewalt liegt allerdings nicht in Situationen vor, die entweder allein oder in Verbindung mit anderen Faktoren auf das Verhalten des Staates, der sie geltend macht, zurückzuführen sind, oder wenn der Staat das Risiko des Eintritts dieser Situation übernommen hat. Wie bereits ausgeführt trägt auch Österreich zu dem globalen Anstieg an THG- Emissionen bei und zwar mit einem ro Kopf Ausstoß von 8,5 t CO_2. Österreich trägt somit aktiv zu den Folgen der Klimakrise bei.

Im Vergleich dazu emittiert ein chinesischer Staatsbürger pro Kopf 6,63 t CO_2, [339] ohne hierbei zu berücksichtigen, dass die Mehrheit aller in Österreich konsumierten Produkte in China hergestellt werden. Österreich liegt bereits hinter China in dem Klimaschutzindex 2019.[340]

---

[338] European Commission, Taxes in the Field of Aviation and their impact – draft final report. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/EC_report_Taxes_in_field_of_aviation_and_their_impact_web.pdf (17.10.2019). **Beilage ./22**

[339] Breitkopf, Kohlendioxid - Pro-Kopf-Emissionen nach Ländern weltweit 2017. **Beilage ./26.**

[340] *Der Standard*, Österreich rutscht bei Klimaschutz-Index auf Platz 36, www.derstandard.at/story/2000093586302/oesterreich-rutscht-bei-klimaschutz-index-auf-platz-36 (15.12.2019).

Die Untätigkeit anderer Staaten ist für die Schutzpflicht des Gesetzgebers gem Art 2 und 8 EMRK bzw. Art 2 und 7 GRC irrelevant, umfasst sie auch die Schutzpflicht des Staates im Falle einer Gefährdung durch Naturkatastrophen oder Drittstaaten ("non-refoulement"). Zumal nimmt die Untätigkeit anderer Staaten Österreich nicht aus der völkerrechtlich anerkannten Pflicht keine Aktivitäten auf seinem Territorium vorzunehmen, zu fördern oder zu dulden, die einem anderen Staat "Schaden" verursachen könnten. Dieses, auch für den grenzüberschreitenden Umwelt- und damit in der Konsequenz auch Klimaschutz, maßgeblich Prinzip ist nicht nur in völkerrechtlichen Verträgen, sondern auch in Entscheidungen internationaler (Schieds-)gerichte enthalten.[341] Der Grundsatz des Verbotes grenzüberschreitender Umweltbeeinträchtigungen wirkt auch präventiv.[342] Nach dem Vorsorgeprinzip sind von allen Staaten, inklusive Österreich, Handlungen zur Vermeidung künftiger Schäden zu setzen.

Österreich ist auch bei der effektiven Veränderung der THG-Emissionen im abgeschlagenen hinteren Feld aller EU-Staaten weist als eines von nur fünf Ländern tatsächlich einen Anstieg der THG-Emissionen gegenüber dem Mittel von 1990-1999 auf. Während Rumänien, Dänemark und Großbritannien ihre THG-Emissionen um deutlich 30% senken konnten, weißt Österreich ein netto-Plus auf.[343]

Die jeweilige Verpflichtung der Staaten gemessen an deren historischen Emissionen, wirtschaftlichen Voraussetzungen und Größe von Fläche und Bevölkerung wird auch von Seiten der EU berechnet in der „Effort-Sharing Decision".

---

[341] *Reinisch*, Österreichisches Handbuch des Völkerrechts, Teil 1, 5 Aufl., Rz 2106 mwN; vgl. u.a. Art 3 Übereinkommen über die biologische Vielfalt 1992; Trail Smelter Fall - D 284; Lac Lanoux- Fall.
[342] *Reinisch*, Österreichisches Handbuch des Völkerrechts, Teil 1, 5 Aufl., Rz 2109f.
[343] Eurostat 2019.

Österreich obliegt eine Schutzpflicht gegenüber seinen Bürgerinnen und gegenüber anderen Staaten. Dass andere Staaten möglicherweise selbst Schutzpflichtverletzungen begehen, stellt rechtlich keinen Grund für die Verweigerung einer bestehenden Schutzpflicht dar. Jeder Staat ist auf Grund der Schutzpflichten gem Art 2 und Art 8 EMRK bzw. europäische Staaten im Bereich der Europäischen Union auch gem Art 2, Art 7 Art 17 GRC dazu verpflichtet im höchstmöglichen Umfang Maßnahmen zur Reduktion von THG-Emissionen zu ergreifen.[344]

8.7.6. § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 und § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 stehen dem öffentlichen Interesse diametral entgegen

Der steuerrechtlich größte, verfassungsrechtliche Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers [345] zur Verfolgung fiskalischer als auch zur Verfolgung außerfiskalischer Ziele [346] kann auch hinsichtlich Rechtfertigung und Verhältnismäßigkeit eingeschränkt werden. In diesem Zusammenhang hat die große

---

[344] Urgenda Foundation vs the State of the Netherlands, C/09/456689/ HA ZA 13-1396. **Beilage ./1**
Angemerkt wird, dass ein Blick auf die Treibhausgasstatistik 2017 zeigt, dass 168 von 186 Staaten, darunter auch Österreich, jeweils weniger als ein Prozent der weltweiten Emissionen verursacht haben. Würden sich diese Staaten – unberücksichtigt der Tatsache, dass die von ihnen konsumierten Güter in den wenigen Ländern mit einer höheren THG-Emission produziert werden – de facto aus der Verantwortung entziehen können, gäbe es keinen Anreiz für die restlichen 18 Staaten ihre Klimaverpflichtungen einzuhalten.

[345] *Mayer*, B-VG, 3. Aufl, F § 1 F-VG, V.3 mwN. VfSlg B260/63, B309/65 mwN. Mayer, B-VG, 3. Aufl, F § 1 F-VG, V.3 mwN; Ruppe, 8. ÖJT (1982) I/1 A, 66.

[346] *Mayer*, B-VG, 3. Aufl, F § 1 F-VG, V.3 mwN; Ruppe, 8. ÖJT (1982) I/1 A, 66. VfSlg 10403/1985; VfSlg 11143/1986; VfSlg 14597/1996. Im Zusammenhang mit den Bundesbahnen anerkannte der Verfassungsgerichtshof die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auf Grund der geringen Umweltbelastung der Schiene als öffentliches Interesse: vgl. 14.805/1997.

Kammer des EGMR [347] unmissverständlich, dass auch Steuernormen einer abstrakten Normenkontrolle unterliegen:

> *„Taxation is in principle an interference with the right guaranteed by the first Rn. of Article 1 of Protocol No. 1, since it deprives the person concerned of a possession, namely the amount of money which must be paid. While the interference is generally justified under the second Rn. of this Article, which expressly provides for an exception as regards the payment of taxes or other contributions, the issue is nonetheless within the Court's control, since the correct application of Article 1 of Protocol No. 1 is subject to its supervision."*[348]

Fakten betreffend die Auswirkungen der Klimakrise auf Leben und Gesundheit belegen, dass ein Anstieg von THG- Emissionen und somit ein Voranschreiten der Klimakrise nicht im öffentlichen Interesse liegen. Wetter- und klimabedingten Schäden in Österreich belaufen sich bereits jetzt mittlerweile auf rund EUR 1 Milliarde jährlich.[349] Bis zur Jahrhundertmitte wird ein Anstieg auf durchschnittlich jährlich EUR 4, 2 Milliarden bis EUR 5,2 Milliarden prognostiziert.[350] Hierbei wurden globale Rückwirkungen wie Migrationszunahme und andere Wirkungsketten wie hitzeinduzierter Produktivitätsverlust der Arbeitskräfte durch Extremwettereignisse bedingte Verkehrsunterbrechungen u.a. nicht berücksichtigt. Zu diesen Schäden kommen noch Strafzahlungen hinzu, die jedem einzelnen österreichischen Steuerzahler auf Grund der Untätigkeit des Gesetzgebers bezüglich Klimakrise entstehen. Nach derzeitigen Prognosen kostet die Untätigkeit des

---

[347] EGMR 29.4.2008 (GK), 13378/05*, Burden/Vereinigtes Königreich*
[348] EGMR 29.4.2008 (GK), 13378/05*, Burden/Vereinigtes Königreich*, Rn. 59.
[349] *Cost of Inaction (COIN), Assesssing the Costs of Climate Change in Austria*, Die Auswirkungen des Klimawandels in Österreich: eine ökonomische Bewertung für alle Bereiche und deren Interaktion- Hintergrund und Ergebnisse des Forschungsprojekts COIN, Seite 4, www.coin.ccca.ac.at (17.10.2019). **Beilage. /18**
[350] Ibid.

Gesetzgebers betreffend Klimakrise den österreichischen Steuerzahler bis zu 6,6 Milliarden Euro aufgrund von Strafzahlungen. [351]

Folglich ist es gerade (im umgekehrten Sinn) im öffentlichen Interesse, dass die Folgen der Klimakrise im bestmöglichen Maße umgehend bekämpft werden. Nicht zuletzt indem der Staat Anreize für ein klimafreundliches Verhalten schafft. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die bereits getätigten Ausführungen unter Punkt 8.1, 8.2, und 8.3 verwiesen.

[351] Parlamentarische Anfrage. Abgerufen unter https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_02993/imfname_750330.pdf

9. Weiteres zu berücksichtigen

Richtig ist, dass die Antragsteller angesichts der Klimakrise auch durch zahlreiche andere klimaschädliche Gesetze in ihren verfassungsrechtlich gewährleisteten Grundrechten gem Art 2 und 8 EMRK sowie Art 2 und 7 GRC verletzt werden. Richtig ist auch, dass die Antragsteller auch durch die Untätigkeit des Gesetzgebers adäquate Maßnahmen zur Bekämpfung der Klimakrise zu ergreifen, in ihren Grundrechten gem Art 2 und 8 EMRK verletzt werden. Diesbezüglich wird zunächst kurz angemerkt, dass die Antragsteller in Österreich (im Unterschied zu anderen EU-Staaten wie den Niederlanden [352] und Deutschland) über keine prozessuale Möglichkeit verfügen, eine Grundrechtsverletzung durch die reine Untätigkeit des Gesetzgebers im Zusammenhang mit der Klimakrise gerichtlich geltend zu machen. [353] Die Antragsteller sind somit prozessual darauf angewiesenen ihre rechtliche Verletzung konkret ausschließlich anhand einzelner Rechtsnormen, wie nachstehend angeführte Bestimmungen aufzuweisen, die sie in ihren Grundrechten verletzen.

Die anerkannte Umweltorganisation Greenpeace hat als *betroffene Öffentlichkeit* im Oktober 2019 bei mehreren österreichischen Ministerien Anträge auf Sofortmaßnahmen nach dem Klimaschutzgesetz gestellt, da die Höchstmengen an THG-Emissionen in Österreich nicht eingehalten wurden. Beantragt wurde dabei die Stärkung bestehender und Einführung zusätzlicher Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der festgelegten Höchstmengen an Treibhausgasemissionen in Österreich im Sinne der Anlage 2 zum Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG) sowie

---

[352] Wie etwa die „Klimaklage" URGENDA in den Niederlanden; *Urgenda*, Climate Case Explained, www.urgenda.nl/en/themas/climate-case/climate-case-explained (19.02.2020).

[353] Mit Ausnahme von Art 137 B-VG im Zusammenhang mit der Verletzung von Unionsrecht.

im Sinne der Entscheidung 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 samt Durchführungsbeschluss 2013/634/EU der Kommission vom 31. Oktober 2013 über die Anpassungen der jährlichen Emissionszuweisungen an die Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2013 bis 2020 und des Anhang II des Beschlusses (EU) 2017/1471 der Kommission vom 10. August 2017 zur Anpassung der jährlichen Emissionszuweisungen der Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2017 bis 2020. Begründet wurde dies damit, dass die im Maßnahmenprogramm des Bundes und der Länder nach Klimaschutzgesetz zur Erreichung des Treibhausgasziels bis 2020[354] festgelegten Maßnahmen aus dem Jahr 2015 unzureichend waren. Dieser Antrag wurde von einer anerkannten Umweltorganisation gestellt, da bei dieser in Folge der Rsp des EuGH [355] zur „Aarhus Konvention“ [356] zweifelsfrei die Betroffenheit anzunehmen war. Es ist noch nicht klar, ob die Ministerien den beantragten Sofortmaßnahmen nachkommen, da das KSG einen solchen Antrag, bzw. Rechtsschutz der Öffentlichkeit eigentlich nicht vorsieht. Auch wäre der Nachweis der Betroffenheit, welcher anerkannten Umweltorganisationen erspart bleibt, für Einzelpersonen nur sehr schwer zu führen. Letztlich sind diese Anträge auf Sofortmaßnahmen zwar direkte rechtliche Mittel gegen die Klimakrise, hätten aber keinen Einfluss auf die hier antragsgegenständlichen gesetzlichen Bestimmungen und stellen somit keinen zumutbaren Umweg dar.

---

[354] Verfügbar unter https://www.bmnt.gv.at/dam/jcr:fd5073ac-3aa1-43f7-888e-09b8a641c9a7/KSG-Ma%C3%9Fnahmenprogramm%20Bund-L%C3%A4nder_2015-2018.pdf (19.02.2020).
[355] Statt vieler: EuGH 20.12.2017 C-664/15 *Protect*, ECLI:EU:C:2017:987.
[356] Übereinkommen von Aarhus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten samt Erklärung, BGBl III Nr 88/2005.

9.1.Das Recht auf eine intakte Umwelt ist ein ziviles Recht gem Art 6 EMRK

Der EGMR hat anerkannt, dass ein nationales Recht auf eine "intakte" Umwelt ein "ziviles Recht" im Sinne des Art 6 EMRK ist.[357] Staaten sind somit gem. Art 13 EMRK verpflichtet einen Rechtsweg zur Durchsetzung dieses Rechtes zu garantieren - somit auch die Möglichkeit der Antragsteller Ihre Rechte auf ein intaktes Ökosystem angesichts der Bedrohung durch die Folgen der Klimakrise geltend zu machen. Nationale Rechtsordnungen haben daher ein materielles, einklagbares Recht auf eine intakte Umwelt zu garantieren, auf welches sich Individuen vor einem nationalen Gericht berufen können.[358]

9.2. Art 13 EMRK verpflichtet zur Schaffung eines Rechtsweges um Grundrechtsverletzungen in Folge der Klimakrise geltend machen zu können

Gem Art 13 EMRK ist jedem das Recht auf eine wirksame Beschwerde zu gewähren, so plausibel eine Verletzung seiner durch die Konvention geschützten Rechte behauptet werden kann. [359] Art 13 EMRK stellt eine der grundrechtlichen Verfahrensgarantien der EMRK dar,[360] deren besonderer Zweck darin besteht die in der Konvention gewährleisteten Rechte effektiv zu schützen.[361] Art 13 EMKR muss

---

[357] EGMR 30.11.2004 (GK), 48939/99*, Öneryildiz/Türkei*, Rn. 90. EGMR 19.2.1998 (GK), 14967/89*, Guerra ua/Italien*, Rn. 60.
[358] EGMR 26.8.1997 (GK), 22110/93*, Balmer-Schafroth ua/Schweiz*, Rn. 32; EGMR 6.4.2000 (GK), *27644/95,* EGMR 10.11.2004, *Athanassoglou ua/Schweiz*, Rn. 43-45, 46117/99*,* EGMR 10.11.2004, 46117/99*, Taskin ua/Türkei*, Rn. 130-134, Rn. 52.
[359] *Grabenwarter/ Pabel*, Europäische Menschenrechtskonvention[6] (2015), § 24, Rz 183 mwN.
[360] Ibid, Rz 186 mwN.
[361] Ibid Rz 184 mwN.

immer dann gewährt sein, wenn eine Verletzung eines der in der Konvention gewährten Rechte plausibel dargelegt werden kann.[362] Nicht erforderlich ist, dass eine derartige Rechtsverletzung tatsächlich festgestellt wird.[363]

Den Antragstellern muss angesichts der wissenschaftlich attestierten, grundrechtlich relevanten Auswirkungen der Klimakrise die Möglichkeit gewährt werden eine wirksame Beschwerde einzureichen.

[362] Ibid Rz 193 mwN.
[363] Ibid.

10. Verstoß gegen Art 37 GRC – Anregung auf Einleitung eines Vorabentscheidungsverfahrens an den Gerichtshof der Europäischen Union

Bezügliches des Maßstabes der Prüfung in einem Gesetzesprüfungsverfahren durch den Verfassungsgerichtshof ist nach herrschender Lehre und Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes davon auszugehen, dass Gesetze, wie sich insbesondere aus Artikel 140 Abs. 1, 3 und 4 B-VG ergibt, auf ihre Verfassungswidrigkeit zu prüfen sind. Maßstab der Prüfung sind zunächst alle Verfassungsvorschriften im formellen Sinn, wie das B-VG, die einzelnen Verfassungsgesetze und Verfassungsbestimmungen und durch Art. 9 Abs. 1 B-VG transformierte allgemeine anerkannte Regeln des Völkerrechtes von Verfassungsrang, wie die EMRK samt Zusatzprotokollen, desgleichen die Landesverfassungen, sonstige Landesverfassungsgesetzes und Landesverfassungsbestimmungen. [364]

Das Unionsrecht wird von der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes und der überwiegenden Lehre nicht als Maßstab der Gesetzesprüfung angesehen.[365]

Anders ist dies nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes bei den Grundrechten der GRC. Rechte, die von unmittelbar anzuwendenden Unionsrecht garantiert werden und die in ihrer Formulierungen und Bestimmtheit verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten der österreichischen Bundesverfassung gleichstehen, wie Grundrechte in der EU Grundrechte-Charta, müssen ebenso wie die letztgenannten durchsetzbar sein, und sind daher auch

[364] *Mayer/Kucsko-Stadlmayer/Stöger*, Grundriss des österreichischen Bundesverfassungsrechtes 11. Auflage Rz 1155f.
[365] VfSlg 14.886, 15.189, 15.212, 15.583, 16.624, 18.298, 19.568 u.a.

Prüfungsmaßstab einer generellen Normkontrolle im Sinn des Art. 139, 140 B-VG sowie in Verfahren nach Art. 144 Abs. 1 B-VG.[366]

In der EU Grundrechte-Charta (GRC) ist in Art. 37 GRC eine Bestimmung betreffend Umweltschutz aufgenommen. Über den Rechtscharakter des Art. 37 GRC – unabhängig von den im gegenständlichen Individualantrag an anderer Stelle dargelegten rechtlichen Überlegungen – besteht in der Lehre keine Einigung, wie diese Bestimmung rechtlich zu beurteilen ist, eine Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union (EuGH) fehlt. Wird Art. 37 GRC als Grundrecht – im Zusammenhang mit anderen Bestimmungen – qualifiziert, wäre diese Bestimmung Prüfungsmaßstab für den Verfassungsgerichtshof im gegenständlichen Gesetzesprüfungsverfahren, unabhängig davon, dass diese Bestimmung – wie an anderer Stelle ausgeführt – bei der Interpretation von Grundrechten (GRC, EMRK) und dergleichen angemessen zu berücksichtigen ist. Bei letztgenanntem Themenkreis stellt sich auch die Rechtsfrage, ob Art 37 GRC einen Grundsatz gem Art 52 Abs 5 GRC darstellt und welche Rechtsfolgen sich daran knüpfen, vor allem bei Auslegung von Grundrechten, Schaffung von Sekundärrecht, vor allem in welchen Bereichen (auch Steuerrecht). Wird die Bestimmung des Art 37 GRC nicht als justiziables Grundrecht, auch nicht als Grundsatz, sondern nur als unionsrechtliche Zielbestimmung qualifiziert, wäre die Bestimmung nicht Prüfungsmaßstab im gegenständlichen Gesetzesprüfungsverfahren, unabhängig davon, dass sie bei der Interpretation unionsrechtlicher Bestimmungen (inklusive GRC) heranzuziehen ist. **Die Frage, ob Art. 37 GRC ein Grundrecht – im nunmehr verstandenen Sinn Maßstab für ein Gesetzesprüfungsverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof – oder Grundsatz oder nur eine unionsrechtliche Zielbestimmung ist, hat**

[366] VfSlg 19.632/2012, 19702/2012, 19.892/2014 u.a.

letztlich ausschließlich der EuGH zu klären, dies in einem Vorabentscheidungsverfahren nach Art. 267 AEUV zu klären. Die Anrufung des EuGH zur Klärung einer Vorabentscheidungsfrage muss in jeder Lage des Verfahrens möglich sein, daher auch im Rahmen eines Gesetzesprüfungsverfahrens.[367]

Nach Art 267 AEUV entscheidet der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) im Wege der Vorabentscheidung über die Auslegung der Verträge sowie über die Gültigkeit und die Auslegung der Handlungen der Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union. Der Begriff der Verträge im Sinn des Art 267 AEUV umfasst nicht nur AEUV und EUV, sondern das gesamte Primärrecht, hierzu gehören die Anhänge und Protokolle der Verträge (Art 51 EUV), die Beitrittsverträge mit neuen Mitgliedsstaaten sowie die Grundrechtecharta. Allerdings muss die Auslegung der Grundrechtecharta für die mitgliedsstaatliche Durchführungsmaßnahme des Unionsrechtes relevant sein, da der Gerichtshof nur Bestimmungen des Unionsrechtes auslegen darf. Gegenstand von Gültigkeitsfragen sind gem Art 267 Abs 1 lit b AEUV Handlungen der Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union. Das gesamte Sekundärrecht (in einem weiteren Sinne), nicht aber das Primärrecht, kann damit einer Gültigkeitsüberprüfung durch den EuGH im Rahmen des Art 267 AEUV (Vorabentscheidungsverfahrens) unterzogen werden. Bei der Prüfung der Gültigkeit geht es um die Feststellung, ob die vorgelegte Norm des Unionsrechtes rechtswidrig und daher nichtig ist.*[368] Die Vorlage nach Art 267 Abs 2 AEUV setzt zunächst Zweifel des Ausgangsgerichtes hinsichtlich der Auslegung oder Gültigkeit des in Frage stehenden Unionsrechtes in einem bei ihm

---

[367] EUGH 22.06.2010, Verb. Rs C-188/10, C 189/10 Melki und Abdeli, Fuchs/Kneihs in Eberhard/Fuchs/Kneihs/Vasek VfGG Kommentar Rz 18 zu § 62 VfGG.

[368] Schwarze/Wunderlich in Schwarz, EU-Kommentar, 4. Auflage, Tzz 8,9,19, 21, 22 zu Art 267 AEUV, Pechstein/Görlitz in Frankfurter Kommentar, a.a.O., Rzz 15, 16 ff zu Art 267 AUEV, Schima in Jaeger/Stöger, Kommentar zu EUV und AEUV, Tz 11,14 ff, 39 ff, 43 ff zu Art 267 AEUV

anhängigen (schwebenden) Verfahren voraus. Für letztinstanzliche Gerichte im Sinn des Art 267 Abs 3 AEUV besteht eine Vorlagepflicht an den EuGH, es sei denn, über die gegenständliche Rechtsfrage liegt eine gesicherte Rechtsprechung des EuGH vor oder wenn die richtige Anwendung des Unionsrechtes derart offenkundig ist, dass keinerlei Raum für einen vernünftigen Zweifel besteht („acte clair"). [369]

Der Verfassungsgerichtshof ist sohin nicht nur in Fragen der Auslegung der Grundrechte-Charta vorlageverpflichtetes Gericht im Sinne des Art 267 Abs 3 AEUV[370], sondern auch in Fällen, in denen in einem bei ihm anhängigen Verfahren die Vereinbarkeit von Sekundärrecht mit der Grundrechte-Charta und damit dessen Gültigkeit in Frage steht, zur Vorlage verpflichtet.[371]

Im gegenständlichen Gesetzesprüfungsverfahren – einem schwebenden Verfahren im Sinn des Art 267 AEUV – ist die Frage der Auslegung und des Rechtscharakters des Art 37 GRC zu lösen und entscheidungswesentlich. Es geht im anhängigen Gesetzesprüfungsverfahren darum, ob Art 37 GRC als Grundrecht, das dem Einzelnen Rechte einräumt, zu verstehen ist und damit Prüfungsmaßstab im gegenständlichen Gesetzesprüfungsverfahren wird. Oder aber ob Art 37 GRC allenfalls ein unionsrechtlicher Grundsatz gem Art 52 Abs 5 GRC mit zu klärenden Rechtsfolgen ist, oder letztlich nur ein unionsrechtliches Ziel mit der Verpflichtung, bestimmte Kriterien bei der Schaffung von Sekundärrecht, aber auch bei der Auslegung des Primärrechtes angemessen zu berücksichtigen . Da diese Auslegungsfrage strittig ist, wird sohin im Sinn des Art 267 AEUV ein Vorabentscheidungsverfahren betreffend des Art 37 GRC und in der Folge dann verfahrensgegenständlichen Sekundärrechtes angeregt und dazu folgendes ausgeführt:

---

[369] Pechstein/Görlitz in Frankfurter Kommentar, Rz 53, 56, 63 ff zu Art 267 AEUV, Schwarze/Wunderlich in Schwarze, a.a.O., Tzz 30, 43, 47, 48 zu Art 267 AEUV, Schima in Jaeger/Stöger, a.a.O., Tz 100 ff, 112 ff zu Art 267 AEUV und die dort jeweils zitierte Rechtsprechung des EuGH

[370] VfSlg 19.632/2012.

[371] VfSlg 19.702/2012.

Nach Art 37 GRC müssen ein hohes Umweltschutzniveau und die Verbesserung der Umweltqualität in die Politik der Union einbezogen und nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung sichergestellt werden. **Die Bedeutung des Art 37 GRC ist in der wissenschaftlichen Literatur heftig umstritten, eine Rechtsprechung des EuGH fehlt.** Während einige die Vorschrift lediglich für eine Zielbestimmung halten, die keinen Mehrwert für den Umweltschutz bringe und in der Charta „deplatziert sei", erkennen andere in der Vorschrift dem bisherigen Umweltschutz ergänzende Funktionen und qualifizieren die Norm als Grundsatz im Art 52 Abs 5 GRC, während andere bereits – in Verbindung mit anderen unionsrechtlichen Primärrecht – ein umweltschützendes Unionsgrundrecht teilweise anerkennen.[372]

Käller in Schwarze – EU-Kommentar vertritt zu Art 37 GRC die Rechtsauffassung, dass zwar Art 37 GRC als Grundsatz formuliert ist, dem Einzelnen kein Recht gewährt, es sich nicht um ein Grundrecht bei Art 37 GRC, sondern es sich vielmehr um eine Zielbestimmung handelt. Art 37 GRC ist – so Käller wortwörtlich – systematisch fehlplatziert und ist deren Bedeutung gering.[373] Nach Auffassung der Antragsteller ist diese Lehrmeinung unrichtig, weil an sich im Hinblick auf im Primärrecht enthaltene Ziele, wie Art 3 Abs 3 EUV sowie Art 11 AEUV, eine weitere Zielbestimmung wirklich systematisch fehlplatziert wäre, man im gegenständlichen Fall den EU Mitgliedsstaaten bei Abschluss des Lissaboner Vertrages, mit welchem die EU-Grundrechtecharta im Rang von Primärrecht erhoben wurde, sicherlich nicht unterstellen kann, fehlplatzierte Zielbestimmungen unionsrechtlich verankern zu wollen, sondern – vom Konzept her – verbindliche Grundrechtsnormen.

---

[372] *Sebastian Hesselhaus* in Frankfurter Kommentar, Rz 1, aber auch Rz 10 ff zu Art 37 GRC und die dort zitierte Rechtsprechung, *Madne*r in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar, Rz 10, 14 ff, 22 ff zu Art 37 GRC, *Nowak* in Hesselhaus/Nowak, Handbuch der Europäischen Grundrechte, 2. Auflage, Grundrechtsdimension des Umweltschutzes (§ 63) – S. 1525 ff, insbesondere Seite 1562 ff (Rzz 46 ff zu § 63) u.a.,

[373] So *Käller* in Schwarze, EU-Kommentar, a.a.O., Rz 1, 2 zu Art 47 GRC unter Zitierung von anderer Lehre.

Madner in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar, Wolffgang in Lenz-Borchardt, EU-Verträge Kommentar, 6. Auflage sowie Sebastian Hesselhaus in Frankfurter Kommentar sehen in Art 37 GRC nicht nur ein zentrales Anliegen der Europäischen Union, sondern einen Grundsatz im Sinne des Art 52 Abs 5 GRC, kein subjektiv einklagbares Recht.[374] Die Bestimmungen der EU-Grundrechtecharta, in denen Grundsätze festgelegt sind, können nach Art 52 Abs 5 GRC durch Akte der Gesetzgebung und der Ausführung der Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union sowie durch Akte der Mitgliedsstaaten zur Durchführung des Rechts der Union in Ausübung ihrer jeweiligen Zuständigkeiten umgesetzt werden. Sie können vor Gericht nur bei der Auslegung dieser Akte und bei Entscheidungen über deren Rechtmäßigkeit herangezogen werden.

Die Reichweite und die Rechtsfolgen solcher Grundsätze im Sinne des Art 52 Abs 5 GRC und damit des Art 37 GRC, wenn er als Grundsatz im Sinne dieser Bestimmung festgelegt wird, ist strittig und wird verschieden interpretiert. Es wird einerseits darauf hingewiesen, dass Grundsätze der Charta – wie Art 37 GRC – keine subjektiven Rechte begründen, die Spielräume, die Art 37 GRC eröffnet, weit sind, aber die Justiziabilität des Grundsatzes beschränkt ist, Art 37 GRC keine Grundlage für Schadenersatzklagen oder Klagen auf Erlass von Umweltvorschriften darstellt. Es wird jedoch gleichzeitig festgehalten, dass Art 37 GRC objektiv-rechtliche Verpflichtungen – Gesetzgebungsaufträge oder Verfassungsaufträge – umreißt, die von den Adressaten des Art 37 GRC einzuhalten sind.[375] Andererseits wird vertreten, dass der Grundsatz in Art 37 GRC die Europäische Union sowie die Mitgliedstaaten,

---

[374] *Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC Kommentar, a.a.O., Rzz 14 ff zu Art 37 GRC, Wolffgang in Lenz-Borchardt, EU-Verträge Kommentar, 6. Auflage, Rz 1 zu Art 37 GRC, *Hesselhau*s in Frankfurter Kommentar, a.a.O:;Rzz 10 ff zu Art 37 GRC und die jeweils dort zitierte andere Lehre

[375] So *Madner* in Holoubek/Lienbacher, a.a.O., Rz 16

soweit sie EU-Recht durchführen, verpflichtet, sie haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und für die Verbesserung zu sorgen. Sie sind Grundrechtsadressaten.[376] **Andererseits wird klargestellt, dass die formale Rechtsverbindlichkeit von Art 37 GRC als Teil der Grundrechtecharta und damit des Primärrechtes unbestritten ist und eine Justiziabilität von Art 37 GRC grundsätzlich zu bejahen ist.**[377]
Die vorhin zitierten Autoren, die Art 37 GRC als Grundsatz im Sinn des Art 52 Abs 5 GRC qualifizieren, lassen allerdings Fragen offen, inwieweit die Grundsätze des Art 37 GRC zu berücksichtigen sind, insbesondere nur im Bereich der Umwelt- und Klimapolitik im engeren Sinn, sondern auch in der Steuergesetzgebung (auch unionsrechtlich). Interessant ist, dass teilweise diese Autoren klarstellen – im Zusammenhang mit der Stellung des Art 37 GRC in der primärrechtlichen Grundrechtecharta -, dass es nicht völlig ausgeschlossen ist, dass der EuGH auch Art 37 GRC – bei unverändertem Wortlaut – künftig individualschützenden Gehalt zubilligt.[378]

Nicht zuletzt im Zusammenhang mit den letztgenannten Ausführungen in der Lehre, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass der EuGH dem Art 37 GRC künftig individualschützenden Gehalt zubilligt, wird auch in der Lehre, wie Carsten Nowak in Handbuch der Europäischen Grundrechte, 2. Auflage, S. 1525 – 1565 – Grundrechtsdimensionen des Umweltschutzes – unter Zitierung zahlreicher Lehre und Literatur die Auffassung vertreten, dass Art 37 GRC auf jeden Fall teilweise

---

[376] So Wolffgang in Lenz-Borchardt, a.a.O., Rz 7 zu Art 37 GRC
[377] So Sebastian Hesselhaus in Frankfurter Kommentar, Rz 10, 16, 19 zu Art 37 GRC und die dort zitierte Rechtsprechung.
[378] *Madner* in *Holoubek/Lienbacher*, GRC- Kommentar, Charta der Grundrechte der Europäischen Union², Art 37, Rz 10 mwN: Verwiesen wird hier auf die Schlussanträge vom 08.01.2004 zu EuGH 10.06.2004, C-87/02, *Kommission/ Italien*, Rz 36; Schlussantrag vom 26.05.2005 zu EuGH 13.09.2005, C-176/03, *Kommission/ Rat*, Rz 57ff, Art 37 GRC wird hier sehr weitgehend als Recht der Bürger bezeichnet, um den Stellenwert des Umweltschutzes in der EU zu untermauern.

Umweltschutz als Unionsgrundrecht garantiert und dies auch grundrechtlich fundiert werden kann. **Diesbezüglich ist in Erinnerung zu rufen, dass Fragen des Umwelt und Klimaschutzes als Ziele und Grundsätze für die unionsrechtliche Gesetzgebung in Art 3 Abs 3 EUV, in Art 11 AEUV, Art 114 Abs 3-5 AEUV und Art 191-193 AEUV sichergestellt sind, daher Art 37 GRC eine besondere Bedeutung zukommen muss, wurde doch die Grundrechtecharta mit dem Lissaboner Vertrag Primärrecht. Im Übrigen darf darauf hingewiesen werden, dass bei diversen rechtlichen Einschränkungen anderer Grundrechte Art 37 GRC als Unionsgrundrecht unbestritten anerkannt ist, in diversen Sekundärrecht, aber auch völkerrechtlichen Vereinbarungen und deren Mitgliedstaaten bei den Erwägungen auf diese Grundrechtliche Verpflichtung zurückgegriffen wird.** Es ist daher im gegenständlichen Fall nach Auffassung der Antragsteller der letztgenannten Rechtsauffassung zu folgen, dass Art 37 GRC ein justiziables Recht, und zwar ein Grundrecht, verleiht, wobei sicherlich dieses Grundrecht anders ausgestaltet ist, als die klassischen politischen und bürgerlichen Grundrechte (wie Glaubens- und Gewissensfreiheit, persönliche Freiheit u.a.)[379] Zu berücksichtigen ist – was in der Debatte um Grundrechte der GRC übersehen wird -, dass der Begriff der Grund- und Menschenrechte eine Erweiterung erfahren hat, wie beispielsweise DDr. Waldemar Hummer darlegte. Die bisherigen Grund- und Menschenrechte sind in den großen Kategorien bürgerliche und politische Rechte (Menschenrechten der ersten Generation) sowie wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (Menschenrechte der zweiten Generation) geteilt, werden nunmehr durch Grund- und Menschenrechte der dritten Generation ergänzt, wie das Recht auf Entwicklung,

[379] Siehe dazu *Nowak* in Hesselhaus/Nowak, Handbuch der Europäischen Grundrechte, 2. Auflage, S. 1525-1565, insbesondere S. 1547 ff, S. 1562 ff und die dort zitierte Lehre und Rechtsprechung

lebenswerte Umwelt, Solidarität und dergleichen. [380] Die Justiziabilität der Menschenrechte der dritten Generation – wie Umweltschutz und dergleichen – sind sicherlich in der Durchsetzbarkeit anders gestaltet als die klassischen bürgerlichen und politischen Rechte einerseits, aber auch die schon anders gestalteten sogenannten sozialen Grundrechte (Menschenrechte der zweiten Generation). Im gegenständlichen Fall darf im Zusammenhang mit Art 37 GRC festgehalten werden, dass sicherlich die Justiziabilität anders als im Bereich der Menschenrechte der ersten Generation, wie Recht auf persönliche Freiheit, Gedanken-, Gewissen- und Religionsfreiheit, ausgestaltet sein muss. Sicherlich ermöglicht der Art 37 GRC in der derzeitigen Form, dass der Einzelne gegen die Grundrechtsadressaten – Europäische Union und Mitgliedsstaaten in Vollziehung unionsrechtlicher Normen – Normenkontrollverfahren – Österreichische Terminologie Gesetzes- oder Verordnungsprüfungsverfahren – einleiten kann, zum Zwecke der gerichtlichen Kontrolle, ob die Kriterien des Art 37 GRC in Richtung Umwelt- und Klimaschutz eingehalten sind. Möglich ist und würde sich auch aus dem Text des Art 37 GRC ergeben, dass bei Verstoß der Grundrechtsadressaten gegen Art 37 GRC und eingetretenem Schaden die einzelne betroffene Person im Bereich der Europäischen Union eine Staatshaftungs- oder Amtshaftungsklage – je nach Maßgabe der Verletzung der gesetzlichen Vorschriften – geltend machen kann, diese subjektiven Rechte durchaus im Sinne der vorhin erwähnten Lehre aus Art 37 GRC ableitbar sind, jedoch die subjektiven Rechte aus Art 37 GRC gegenüber anderen Grundrechten eingeschränkt sind.

Je nachdem, wie im gegenständlichen Fall Art 37 GRC auszulegen ist – darüber entscheidet der EuGH – ergeben sich weitreichende Konsequenzen für das gegenständliche Gesetzesprüfungsverfahren. Geht man davon aus – wie die

---

[380] *Hummer* in Neuhold/Hummer/Scheuer, Handbuch des Österreichischen Völkerrechtes, 4. Auflage, Rzz 1348 ff

Antragsteller -, dass im vorhin erwähnten Sinne Art 37 GRC ein Grundrecht ist, ist Art 37 GRC zweifelsfrei Maßstab für das gegenständliche Gesetzesprüfungsverfahren, wobei diesbezüglich auf die verschiedenen Ausführungen zu Grundrechten in diesem Antrag hingewiesen wird. Nach den Kriterien des Art 37 GRC stellen die angefochtenen Bestimmungen des UStG sowie MineralölsteuerG1995 mit der Bevorzugung des Transportes mit Luftfahrzeugen (mit beachtlich schädlichen Emissionen in die Umwelt) gegenüber der Bahn einen Verstoß gegen Art 37 GRC als Grundrecht dar.

Verneint dies der EuGH und stellt fest, dass Art 37 GRC nur einen Grundsatz im Sinn des Art 52 Abs 5 GRC darstellt, wird er auch darzutun haben – dies ist ebenfalls unklar –, wie weit diese Grundsätze bei unionsrechtlichem Handeln, aber auch dem Handeln der Mitgliedsstaaten in Vollziehung des Unionsrechtes zu berücksichtigen ist, wobei sich die Frage stellt, inwieweit Art 37 GRC mit dem Umweltschutz auch dann als Grundsatz bei der Steuergesetzgebung der Mitgliedsstaaten sowie der Union – z.B. im Bereich der Mehrwertsteuerrichtlinie – zu berücksichtigen ist. Dies hat dann bei der Auslegung anderer Grundrechte - wie in diesem Antrag dargelegt - beachtliche Konsequenzen in Richtung Verfassungswidrigkeit der bekämpften Bestimmungen des UStG und MineralölsteuerG1995.

Würde Art 37 GRC nur als Unionszielbestimmung behandelt werden, wird sich auch die Frage stellen, die der EuGH zu beantworten hat, was dies für Unionsrecht (inklusive Steuerrecht) und das Recht der Mitgliedstaaten in Vollziehung des Unionsrechtes für eine Bedeutung hat.

Im Hinblick darauf wird seitens der Antragsteller angeregt, dass der Verfassungsgerichtshof ein Vorabentscheidungsverfahren gem Art 267 AEUV beim Gerichtshof der Europäischen Union betreffen Art 37 GRC einleitet und zwar mit folgenden Fragestellungen:

- Ist Art 37 GRC – Umweltrecht ein Grundrecht, welches dem Einzelnen subjektive Rechte einräumt, zumindest in Richtung Einleitung von Normenkontrollverfahren betreffend unionsrechtlicher, aber auch mitgliedschaftsrechtlicher Bestimmungen in Vollziehung des Unionsrechtes sowie bei Verstoß die Geltendmachung von Staatshaftungs- und Amtshaftungsansprüchen;
- bei Verneinung der vorhin erwähnten Frage: Ist Art 37 GRC als Grundsatz gem Art 52 Abs 5 GRC zu qualifizieren, bejahendenfalls welche Bedeutung und welche Reichweite diesem Grundsatz dann zukommt, insbesondere, ob Art 37 GRC als Grundsatz bei der Steuergesetzgebung der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen ist.;
- bei Verneinung auch der vorhin erwähnten Frage : Ist Art 37 GRC nur eine Zielbestimmung der Europäischen Union, mit welchen Rechtsfolgen?

Bejaht der EuGH allerdings die erste Frage – in der Richtung, dass Art 37 GRC Grundrechtscharakter hat -, stellt sich allerdings dann auch die Frage der Vereinbarkeit des Art 37 GRC mit dem im gegenständlichen Fall relevanten Unionsrecht, sohin der Gültigkeit von Sekundärrecht:

Es stellt sich die Frage, ob die Übergangsbestimmung des Art 378 Abs 2 der Mehrwertsteuerrichtlinie gegen Art 37 GRC verstoßt und nichtig ist, mit der Konsequenz, dass dem § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 Unionsrecht entgegensteht und unanwendbar ist. Ebenso stellt sich die Frage, inwieweit Art 14 Abs 1 lit b und Abs 2 der Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG ebenfalls Art 37 GRC entgegensteht und damit auch § 4 Abs 1 Z 1, § 4 Abs 2 Z 5, § 5 Abs 2 Z 1, § 5 Abs 3a Mineralölsteuergesetz Unionsrecht entgegensteht und unanwendbar sind. Es darf

diesbezüglich auf die entsprechenden Ausführungen im gegenständlichen Individualantrag an anderer Stelle verwiesen werden.

Solche Fragen haben insoweit auch dann Relevanz, weil in einem solchen Fall in Folge Unanwendbarkeit der angefochtenen Bestimmungen das Gesetzesprüfungsverfahren einzustellen ist. Es wird daher auch angeregt, im Rahmen des Vorabentscheidungsverfahrens dem EuGH bei Bejahen der ersten Frage, wonach Art 37 GRC ein Grundrecht darstellt, noch folgende Fragen zu stellen:

- Steht die Übergangsbestimmung des Art 378 Abs 2 MwSt-RL mit Art 37 GRC als Grundrecht in Widerspruch, ist demgemäß nichtig und ist daher – dem Unionsrecht widersprechend - die Steuervorschrift § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994, nach der die Beförderung von Personen mit Schiffen und Luftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Beförderungsverkehr, ausgenommen die Beförderung auf dem Bodensee, nicht umsatzsteuerbefreit sind, unanwendbar?
- Widerspricht Art 14 Abs 1 lit b und Abs 2 der Energiesteuer-RL 2003/96/EG dem Art 37 GRC als Grundrecht, ist demgemäß nichtig und sind daher die Bestimmungen der §§ 4 Abs 1 Z 1, § 4 Abs 2 Z 5, § 5 Abs 2 Z 1, § 5 Abs 3a Mineralölsteuergesetz mit der Befreiung der Mineralölsteuer auf Kerosin im inländischen Verkehr unanwendbar?

In diesem Sinne wird sohin die Einleitung eines Vorabentscheidungsverfahrens gem Art 267 AEUV an den Gerichtshof der Europäischen Union im Rahmen des gegenständlichen Gesetzesprüfungsverfahrens angeregt.

Zusammenfassend ergibt sich aus den Ausführungen zu Punkt 8. - 10. dieses Individualantrages, dass die in Punkt 5. dieses Antrages angefochtenen Gesetzesbestimmungen verfassungswidrig und daher aufzuheben sind.

11. Aufhebungsbegehren

Die Antragsteller stellen daher an den Verfassungsgerichtshof nachstehende

ANTRÄGE

a) die folgenden gesetzliche Bestimmungen zur Gänze bzw. die Wortfolgen in folgenden Gesetzesbestimmungen jeweils wegen Verletzung verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte infolge Verfassungswidrigkeit aufzuheben (siehe auch Punkt V):

- in § 6 Abs 1 Z 3 lit d UStG 1994 **die Aufhebung des Wortlautes „ und Luftfahrzeugen“**
- in § 10 Abs 3 Z 9 UStG 1994 **die Aufhebung des Wortlautes “soweit nicht § 6 Abs. 1 Z 3 anzuwenden ist“**
- § 4 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995 **zur Gänze**,
- In § 4 Abs 2 Z 5 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „ die steuerfreie Verwendung nach Abs 1 Z 1 “** ,
- § 5 Abs 2 Z 3 lit a **zur Gänze**,
- § 12 Abs 1 Z 1 MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**
- In § 12 Abs 2 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „oder eines Unternehmens im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1**“,

- In § 12 Abs 4 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „in den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 1 bei dem Zollamt**“ und „**bzw. die Beschreibung der gewerbsmäßigen Luftfahrt-Dienstleistung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1“**,
- § 15 Abs 3 MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**
- § 52 Abs 2 Z 4 lit d MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**
- § 54 Abs 3 MineralölsteuerG 1995, **zur Gänze**
- In § 64c Abs 1 und 2 MineralölsteuerG **die Aufhebung des Wortlautes „Abs. 1 Z 1 und“,**
- In § 64i Abs 1 und 2 MineralölsteuerG 1995 **die Aufhebung des Wortlautes „§ 4 Abs. 1 Z 1“,**
- § 64r MineralölsteuerG 1995 **zur Gänze**

b) Die Aufhebung folgender Verordnung wegen Gesetzwidrigkeit in Folge Wegfall der verfassungswidrigen Gesetzesgrundlage:
Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur näheren Regelung der steuerbegünstigten Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen („Luftfahrtbegünstigungsverordnung“ idF BGBl. II Nr. 185/2017) **zur Gänze**

c) den Zuspruch der Kosten iSd § 27 VfGG zuzüglich USt.

An Kosten werden verzeichnet:

Individualantrag	EUR 2.180,00
Zuzüglich USt	EUR 436,00
Zuzüglich Eingabegebühren	EUR 480,00
Sohin insgesamt	**EUR 3.096,00**

150

Dr. Helga Kromp-Kolb

Veronika Winter

[redacted]

Alexander Egit

Chris Lohner

Antragsteller 6 bis 8.063

12. Liste der vorgelegten Beilagen:

1. Urgenda Foundation vs the State of the Netherlands, C/09/456689/ HA ZA 13-1396 - **als Beilage ./1**
2. Umweltbundesamt, Austrian National Inventary Report 2012, zit. nach Kromp-Kolb u.a., Österreichischer Sachstandsbericht Klimakrise 2014, 181 - **als Beilage ./2**
3. *WIFO/Kletzan-Slamanig/Köppl*, Umweltschädliche Subventionen in den Bereichen Energie und Verkehr - **als Beilage ./3**
4. Liste der begünstigten Luftverkehrsunternehmer - Stand 1. Jänner 2018 https://findok.bmf.gv.at/findok?execution=e6s1&segmentId=9d68e4ad-f275-4c23-9afa-26d749db40e1 **- als Beilage ./4**
5. *Umweltbundesamt,* Emissionskennzahlen, Mai 2019 https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf - **als Beilage ./5**
6. Pache, Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen 2005

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2853.pdf - **als Beilage ./6**

7. BUND, NGO- Luftverkehrskonzept: Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland, Juli 2015 https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_ngo_luftverkehrskonzept.pdf - **als Beilage ./7**
8. Unterlagen zur ersten Antragstellerin, Dr. Helga Kromp-Kolb – **als Beilage ./8**
9. Unterlagen zur zweiten Antragstellerin, Veronika Winter - **als Beilage ./9**
10. *Statistik Austria*, Lebenserwartung für ausgewählte Altersjahre 1868/71 bis 2010/12 sowie 1951 bis 2018 (zuletzt aktualisiert 31.7.2019, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/sterbetafeln/index.html (zuletzt aufgerufen am 10.12.2019). - **als Beilage ./10**
11. Unterlagen zum dritten Antragsteller, Markus Müllner - **als Beilage ./11**
12. Aikaterini Christogianni, Richard Bibb, Scott L Davis, Ollie Jay, Michael, Barnett, Nikos Evangelou & Davide Filingeri (2018) Temperature sensitivity in multiple sclerosis: An overview of its impact on sensory and cognitive symptoms, Temperature, 5:3, 208-223, DOI - **als Beilage ./12**
13. Unterlagen zum vierten Antragsteller Mag. Alexander Egit- **als Beilage ./13**
14. Unterlagen zur fünften Antragstellerin Chris Lohner- als Beilage **als Beilage ./14**
15. *Rechnungshof*, System der Erhebung von Verbrauchsteuern 2016 **als Beilage ./15**
16. atmosfair Flug-Emissionsrechner - Dokumentation der Methode und Daten, September 2016 **als Beilage ./16**
17. *Umweltbundesamt*, Klimaschutzbericht 2019. - **als Beilage ./17**

18. *Cost of Inaction(COIN),*Assesssing the Costs of Climate Change in Austria, Die Auswirkungen des Klimawandels in Österreich: eine ökonomische Bewertung für alle Bereiche und deren Interaktion- Hintergrund und Ergebnisse des Forschungsprojekts COIN – **als Beilage ./18**
19. *APCC* (2014): Summary for Policymakers (SPM), revised edition. In: Austrian Assessment Report Climate Change 2014 (AAR14), Austrian Panel on Climate Change (APCC), Austrian Academy of Sciences Press, Vienna, Austria, - **als Beilage ./19**
20. Lufthansa, Geschäftsbericht 2017**- als Beilage ./20**
21. WhizzAir, Geschäftsbericht 2017 **- als Beilage ./21**
22. *Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke & J. De Coninck*, 'Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector', European Social Dialogue, European Commission, 2015 **- als Beilage ./22**
23. Watts, Nick et al., (66 more authors) The 2019 report of the Lancet Countdown on health and climate change: The Lancet, 2019 **-als Beilage ./23**
24. ZAMG. Abgerufen unter https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur und Klimaschutzbericht 2019, **als Beilage ./24**
25. *Kirchengast, G., Kromp-Kolb, H., Steininger, K., Stagl, S., Kirchner, M., Ambach, Ch., Grohs, J., Gutsohn, A., Peisker, J., Strunk, B.* (2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). - als **Beilage ./25**
26. *Breitkopf*, Kohlendioxid - Pro-Kopf-Emissionen nach Ländern weltweit 2017. **als Beilage ./26**

27. *WHO*, Gender, Climate Change and Health, Genf 2010 https://www.who.int/globalchange/GenderClimateChangeHealthfinal.pdf - **als Beilage ./27**
28. European Commission, Taxes in the Field of Aviation and their impact – draft final report https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/EC_report_Taxes_in_field_of_aviation_and_their_impact_web.pdf **- als Beilage ./28**
29. *Cames/Deuber*, Emissionshandel im internationalen zivilen Luftverkehr https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2604.pdf**- als Beilage ./29**
30. *IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5 °C above pre- industrial levels and related global greenhouse* gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty [Drafting authors: *Myles Allen, Mustafa Babiker, Yang Chen, Heleen de Coninck* u.a.], deutsche Kurzfassung - **als Beilage ./30**
31. UN ONHCR 10.2.2020, CRC/C/AUT/ CO/ 5-6;**als Beilage ./31**
32. Hermann/Sauerborn, General Practitioners' Perceptions of Heat Health Impacts on the Elderly in the Face of Climate Change; www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5981882/ - **als Beilage ./32**
33. Jendritzky, Folgen des Klimawandels für die Gesundheit, edoc.hu-berlin.de/bitstream/handle/18452/2633/108.pdf?sequence=1 https://edoc.hu-berlin.de/bitstream/handle/18452/2633/108.pdf?sequence=1&isAllowed=y - **als Beilage ./33**