

Pkw vor. Auch sollen in den Mitgliedsstaaten die Behörden bei Typenprüfung und Prüftätigkeiten getrennt werden. Das EP steht damit im Konflikt mit den EU-Mitgliedsstaaten. Vor allem Deutschland, Italien und Spanien bekämpfen systematisch einen effektiven Durchgriff der Kommission bei nationalen Behörden. Ein Beschluss im Rat ist daher noch nicht in Sicht. **FG**

NEUES MODELL

Pkw-KFZ-Steuer in Deutschland

Ab 2018 realistischere CO₂-Messwerte als Basis.

Der Pkw-Normverbrauch muss auch realistischer bei der Besteuerung werden. Das sieht ein Gesetzesentwurf der deutschen Regierung vom 25. Jänner 2017 vor. Demnach sollen für alle Neufahrzeuge ab 1. September 2018 die neue EU-Prüfprozedur WLTC bei der offiziellen CO₂-Emission herangezogen werden. Neben Hubraum und Antriebsart (Diesel, Benzin, Alternativ) ist CO₂ die dritte Komponente für die Kfz-Besteuerung. Je nach Zulassungsdatum eines Pkw gibt es eine Freigrenze für den CO₂-Wert, der in Gramm pro Kilometer angegeben wird. Jedes weitere Gramm über der steuerfreien Grenze kostet zwei Euro. Alle ab 1. 1. 2014 erstzugelassenen Pkw haben zum Beispiel eine Freigrenze von 95 gr CO₂ pro Kilometer. Ein VW Golf VII TSI Blue Motion mit einem offiziellen CO₂-Wert von 99 gr CO₂/km zahlt demnach einen CO₂-Aufschlag von 8 €.

Laut ersten Schätzungen soll der ausgewiesene CO₂-Ausstoß durch WLTC zwischen 5 und 20 Prozent ansteigen. Befürchtet wird, dass der Anstieg bei leistungsstarken Pkw weniger stark ist als bei kleinen Pkw. **FG**

INTERVIEW MIT WU-WIEN PROFESSORIN VERENA MADNER

DRITTE PISTE UND KLIMASCHUTZ

Das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) hat am 2. 2. 2017 den Antrag der Flughafen Wien AG (VIE) auf Genehmigung einer dritten Piste mit Erkenntnis abgewiesen und dies mit dem öffentlichen Interesse am Klimaschutz begründet. VIE hatte sechs Wochen Zeit, eine außerordentliche Revision zu erheben.

Was ist – kurz gefasst – die Begründung der Entscheidung?

Das BVwG ist der Ansicht, dass die NÖ Landesregierung bei der Genehmigung der dritten Piste die Genehmigungskriterien des Luftfahrtgesetzes (LFG) nicht richtig angewendet hat, weil Klimaschutzeffekte in der Interessenabwägung nicht berücksichtigt wurden. Das BVwG kam bei seiner Prüfung zum Schluss, dass die Verkehrsinfrastruktur, die Flugsicherheit und Arbeitsmarkteffekte für die dritte Piste sprechen. Es stellte aber auch fest, dass der Klimawandel Folgen für die Gesundheit und die (Land-)Wirtschaft hat und die dritte Piste einen Anstieg der Treibhausgasemissionen (THG) bewirkt. Das Interesse, dass es in Österreich zu keinem weiteren Anstieg der THG-Emissionen kommt und die Klimaschutzverpflichtungen eingehalten werden, wog für das BVwG schwerer als die Interessen, die für die dritte Piste sprechen. Das große Gewicht des Klimaschutzes, sieht das BVwG durch gesetzliche Klimaschutzbekanntnisse und Regierungsbeschlüsse belegt.

Sind Großprojekte jetzt nicht mehr genehmigungsfähig?

Nein, diesen Schluss kann man nicht ziehen. Welche Rolle der Klimaschutz bei der Projektgenehmigung spielt, legt zunächst der Gesetzgeber fest. Verwaltung und Gerichte entscheiden in diesem Rahmen. Anders als im LFG gibt es für große Industrieanlagen in der GewO keine offene Interessenabwägung und in anderen Bereichen – z.B. bei Wasserkraftwerken – fördert das Ziel Klimaschutz die Projekte eher. Die Entscheidung, die das BVwG an Hand der konkreten Genehmigungskriterien vorgenommen hat, lässt sich daher nicht auf andere Projekte übertragen.

Kritiker fragen, wie es sein kann, dass Richter zu so einer tiefgreifenden Interessensabwägung befugt sind. Wie sehen Sie das?

Zunächst: Die Lizenz zum Entscheiden haben die Richter vom Verfassungs-gesetzgeber bekommen. Das BVwG ist das Ergebnis einer tiefgreifenden Reform des österreichischen Verwaltungssystems. Die Politik hat sich nach jahrzehntelangen Diskussionen darauf verständigt, Verwaltungsgerichte zu schaffen, die in der Sache selbst entscheiden dürfen und die, anders als der VwGH, Entscheidungen nicht nur kontrollieren und allenfalls zurück an die Behörden schicken können, sondern die selbst Entscheidungen reparieren und Interessen abwägen dürfen. Das führt unweigerlich zur Verlagerung von Entscheidungsspielräumen von der Verwaltung zu den Gerichten. Die Verfassung schützt zwar auch die Entscheidungsfreiheit der Behörden vor gerichtlicher Kontrolle. Das setzt aber voraus, dass die Behörden Ermessen im Sinne des Gesetzes ausgeübt haben. Wo genau hier bei Interessenabwägungen die Grenzen zwischen Verwaltung und Verwaltungsgerichten verläuft, wird auch das Verfahren zur dritten Piste weiter klären. Fest steht: Bis dahin können Politik und Verwaltung ihre Gestaltungsmacht durch sorgfältige Ermittlungen bewahren. Der Fall dritte Piste zeigt auch: Infrastrukturprojekte und Klimaschutz brauchen klare gesetzliche Vorgaben. Für Verkehrsinfrastrukturprojekte sollte eine verbindliche Verkehrsplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung diese grundsätzlichen Entscheidungen vorzeichnen. Diese Gestaltungsaufgabe kann nicht an Einzelverfahren delegiert werden.



*Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Verena Madner ist Professorin für Öffentliches Recht, Umweltrecht, Public und Urban Governance am Department für Sozioökonomie der Wirtschaftsuniversität Wien. Sie leitet an der WU das Forschungsinstitut für Urban Management and Governance und ist Mitglied des Kompetenzzentrums Nachhaltigkeit der WU. Sie war bis 2014 Vorsitzende des Unabhängigen Umweltsenats.