

ZUSAMMENFASSUNG

Die aktuellen Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoffinventur zeigen, dass im Jahr 2014 sowohl bei den **NM VOC-** als auch den **SO₂-Emissionen** die jeweiligen nationalen Emissionshöchstmengen gemäß Emissionshöchstmengengesetz-Luft (EG-L) eingehalten wurden.

Die zulässige Emissionshöchstmenge für die **NO_x-Emissionen** Österreichs (103 Kilotonnen gem. EG-L) wurde 2014 mit rund 130 Kilotonnen NO_x (ohne Kraftstoffexport) überschritten. Hauptverantwortlich für diese Überschreitung sind die hohen Emissionen dieselbetriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr. Neben dem hohen Anteil an Diesel-Pkw in Österreich und der gestiegenen Fahrleistungen ist die mangelnde Wirksamkeit der EU-Abgasgesetzgebung als Ursache zu nennen. Die zulässige Emissionshöchstmenge für die **NH₃-Emissionen** Österreichs (66 Kilotonnen gem. EG-L) wurde 2014 mit rund 66,9 Kilotonnen NH₃ (ohne Kraftstoffexport) knapp verfehlt.

Im Jahr 2014 wurden in Österreich 76,3 Mio. Tonnen Kohlenstoffdioxid-Äquivalent **Treibhausgas-Emissionen** verursacht. Das entspricht einem Rückgang um 3,2 % gegenüber 1990 und einer Abnahme um 4,6 % gegenüber dem Vorjahr.

Sowohl die Emissionen der **Schwermetalle** als auch jene der **Persistenten Organischen Schadstoffe** (POP) lagen – mit Ausnahme von Hexachlorbenzol (HCB) – im Jahr 2014 deutlich unter den Werten von 1990. Die größten Emissionsreduktionen konnten in den 1990er-Jahren aufgrund diverser legislativer Instrumente (z. B. Beschränkungen und Verbote) erzielt werden. Die hohen HCB-Emissionen 2013 ergaben sich durch einen Störfall in einem Zementwerk.

Bei den österreichischen **Staub-Emissionen** (TSP, PM₁₀, PM_{2,5}) ist seit 1990 ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen. In den Sektoren Kleinverbrauch, Industrie und Verkehr fanden die mengenmäßig größten Reduktionen statt (Ausnahme: die TSP-Emissionen des Verkehrssektors nahmen zu).

SUMMARY

Looking at the results of the current Austrian Air Emission Inventory, the emissions ceilings as set out in the Emissions Ceilings Act for 2010 and the following years for **NMVO**C and **SO**₂ for the year 2014 are achieved.

By contrast, the allowed emissions ceiling (103 kilotonnes) for **NO**_x was clearly breached. In 2014 emissions amounted to 130 kilotonnes (without emissions from “fuel export”). This is mainly due to the high emissions from diesel-powered vehicles from road transport, in particular the high share of diesel passenger cars in Austria, the increased road performance as well as the insufficient effectiveness of the EU exhaust emission legislation (lacking pollutants emission performance in real life driving). The allowed emissions ceiling (66 kilotonnes) for **NH**₃ was also breached in 2014. 66.9 kilotonnes **NH**₃ (without emissions from “fuel export”) were emitted.

In 2014 **greenhouse gas emissions** in Austria amounted to 76.3 million tonnes CO₂ equivalents. They were 3.2 % below the level of 1990 and 4.6 % below 2013.

Emissions of **heavy metals** as well as **persistent organic pollutants (POP)**, except HCB (hexachlorobenzene), were clearly below the levels of 1990. Major reductions were achieved in the 1990s through a variety of legal instruments including bans and restrictions. The high emission level of HCB in 2014 was caused by an incident in a cement plant.

Emissions of **particulate matter** (TSP, PM₁₀, PM_{2.5}) also have been reduced since 1990. The biggest emission reductions have been observed for emissions originating from space heating and small consumers as well as from industry and from the transport sector (exception: TSP-emissions from the transport sector increased).