

## ZUSAMMENFASSUNG

Die aktuellen Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoffinventur zeigen, dass im Jahr 2015 bei den Luftschadstoffen **NM VOC** und **SO<sub>2</sub>** die jeweiligen nationalen Emissionshöchstmengen gemäß Emissionshöchstmengengesetz-Luft (EG-L) eingehalten wurden.

Die **NO<sub>x</sub>-Emissionen** Österreichs lagen 2015 mit rund 131,7 Kilotonnen NO<sub>x</sub> (ohne Kraftstoffexport) über der zulässigen NEC-Emissionshöchstmenge von 103 Kilotonnen gem. EG-L. Hauptverantwortlich dafür ist neben dem hohen Anteil an Diesel-Pkw in Österreich die mangelnde Wirksamkeit der EU-Abgasgesetzgebung für Kraftfahrzeuge. Bei den **NH<sub>3</sub>-Emissionen** wurde die zulässige Emissionshöchstmenge Österreichs (66 Kilotonnen gem. EG-L) im Jahr 2015 mit rund 66,8 Kilotonnen NH<sub>3</sub> (ohne Kraftstoffexport) leicht überschritten.

Gemäß der neuen überarbeiteten **NEC-Richtlinie 2016/2284** über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe können die EU-Mitgliedstaaten unter bestimmten, detailliert zu begründenden Umständen, **Flexibilitätsregelungen für die Zielerreichung** nutzen. Österreich hat entsprechende Vorschläge für die NO<sub>x</sub>- und NH<sub>3</sub>-Emissionen bei der Europäischen Kommission eingereicht; eine Entscheidung ist im 2. Halbjahr 2017 zu erwarten (siehe auch Kapitel 4.7.).

Sowohl die Emissionen der **Schwermetalle Cd, Hg und Pb** als auch jene der **Persistenten Organischen Schadstoffe PAK, Dioxine, HCB** und **PCB** lagen im Jahr 2015 überwiegend sogar deutlich unter den Werten von 1990. Die größten Emissionsreduktionen wurden bei diesen Luftschadstoffen in den 1990er-Jahren aufgrund diverser legislativer Instrumente (z. B. Beschränkungen und Verbote) erzielt.

Die jährlich emittierte Menge an **Staub-Emissionen (TSP, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>)** ist in Österreich seit 1990 ebenfalls rückläufig, wobei im Sektor Kleinverbrauch die stärksten Abnahmen zu verzeichnen sind. In den Sektoren Industrieproduktion, Landwirtschaft und Verkehr konnten ebenfalls Emissionsminderungen erreicht werden (Ausnahme: die TSP-Emissionen des Verkehrssektors nahmen zu).

**Höchstmengen für NM VOC- und SO<sub>2</sub>-Emissionen eingehalten**

**Höchstmengen für NO<sub>x</sub>- und NH<sub>3</sub>-Emissionen überschritten**

**Schwermetall- und POP-Emissionen von 1990–2015 reduziert**

**Staub-Emissionen von 1990–2015 verringert**