

**10498/AB****vom 23.06.2022 zu 10828/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
**1017 Wien**

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.313.399

. Juni 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Steger und weitere Abgeordnete haben am 27. April 2022 unter der **Nr. 10828/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Auswirkungen der EU-Klimavorgaben für die Luftfahrtbranche gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- *Wie bewerten Sie die von der Europäischen Kommission geplanten EU-Vorgaben die europäische Luftverkehrsindustrie betreffend und deren fatale Auswirkungen auf dieselbe?*

Die im Rahmen des Fit for 55-Pakets von der Europäischen Kommission vorgestellten Maßnahmen sollen die Erreichung der europäischen Klimaziele für 2030 und 2050 unterstützen. Mit den Vorschlägen zum Europäischen Emissionshandel (EU-ETS), einer Beimischverpflichtung für nachhaltige Kraftstoffe in der Luftfahrt (ReFuelEU-Aviation) und einer Besteuerung von Kerosin als Teil der Revision der Energie-Besteuerungs-Richtlinie soll auch die europäische Luftfahrt ihren Beitrag zu den erwähnten Klimazielen leisten. Österreich unterstützt diese Maßnahmen, die auch in Übereinstimmung mit den nationalen Klimaschutzz Zielen im Allgemeinen und mit den Zielen im Verkehrssektor im Besonderen stehen – so wie sie im Regierungsprogramm dargelegt sind.

**Zu Frage 2:**

- *Werden Sie im Rat der Europäischen Union diesen Vorschlägen zustimmen?*

Sofern die Ausgestaltung dieser Vorschläge als Ergebnis der Verhandlungen im Rat in Übereinstimmung mit den relevanten Eckpunkten des Regierungsprogramms stehen, wird sich Österreich konstruktiv an der Umsetzung der Vorschläge aus dem Fit for 55-Paket beteiligen.

Zu Frage 3:

- *Wie wird der massive Wettbewerbsnachteil, der für die europäische Luftfahrtbranche entsteht, kompensiert?*

In den Verhandlungen zu den einzelnen Vorschlägen auf europäischer Ebene werden seitens des Ministeriums auch die Praktikabilität und, soweit vorhersehbar, mögliche nachteilige Auswirkungen für die europäische Luftfahrt berücksichtigt.

Auf nationaler Ebene planen wir beispielsweise die Erstellung einer Roadmap für nachhaltige Flugkraftstoffe (sog. SAF-Roadmap), mit der die Einführung der Beimischverpflichtung für nachhaltige Flugkraftstoffe in Österreich begleitet und unterstützt werden soll.

Zu Frage 4:

- *Wie wollen Sie sicherstellen, dass es nicht nur zu einer Verlagerung, sondern zu einer Verringerung der Emissionen kommt?*

In der geplanten ReFuelEU-Verordnung über die verpflichtende Bereitstellung und Nutzung von nachhaltigen Flugkraftstoffen ist eine sogenannte "Anti-Tankering"-Bestimmung vorgesehen, wonach sämtliche Fluglinien grundsätzlich 90% des für die Strecke benötigten Treibstoffs am Abflugflughafen tanken müssen. Dadurch soll ein etwaiges "Mitnehmen" von günstigerem Treibstoff aus Drittstaaten, welches wiederum negative Umweltfolgen mit sich bringt, verhindert werden. Österreich unterstützt diese Bestimmung, wobei die genaue Ausgestaltung dieser Maßnahme aktuell noch Verhandlungsgegenstand ist. Darüber hinaus wird die Europäische Kommission noch vor 2030 einen Bericht zur Umsetzung und zu den Auswirkungen der Beimischverpflichtung in der EU vorlegen. Falls notwendig, sollen in weiterer Folge mit einer Revision allfällige Wettbewerbsverzerrungen berücksichtigt werden.

Auch hinsichtlich der Anpassungen im EU-ETS soll es nach fünf Jahren einen Bericht der Europäischen Kommission zur Umsetzung geben. Eine allfällige Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrt wird in die Erstellung dieses Berichts einfließen.

Eine Besteuerung von Kerosin soll stufenweise eingeführt werden und erst 2034 das Niveau anderer Treibstoffarten erreichen. Die Zuständigkeit für die Verhandlungen der Energie-Besteuerungs-Richtlinie liegt beim Bundesminister für Finanzen.

Zu Frage 5:

- *Soll Ihrer Ansicht nach das Flugzeug in naher Zukunft nur mehr ein Verkehrsmittel für Großverdiener sein?*
- Wenn ja: Mit welcher Begründung wollen Sie den Großteil der Bevölkerung ihrer Mobilität berauben?*
  - Wenn nein: Welche Maßnahmen haben Sie geplant, damit sich Bürger mit durchschnittlichem Einkommen trotz der belastenden EU-Vorgaben und den dadurch massiv steigenden Ticketpreisen weiterhin eine Flugreise leisten können?*

Auch in Zukunft sollen Flugreisen leistbar sein, jedoch müssen die Ticketpreise die tatsächlichen (externen) Kosten abbilden. Preise für Flugtickets müssen dabei auch fair gestaltet werden, d.h. diese dürfen nicht durch mögliches Sozialdumping, Umgehen von arbeitsrechtlichen Regelungen wie z.B. Scheinselbstständigkeit oder der großzügigen Anwendung von Steuervermeidungsmodellen zustande kommen. Mein Ressort ist darum bemüht, alle berechtigten Interessen zu berücksichtigen und tragfähige Lösungen sowohl in ökologischer als auch ökonomischer Hinsicht zu erreichen.

Zu Frage 6:

- *Wurden von Ihrem Ministerium Gutachten, welche die wirtschaftlichen Schäden des „Fit for 55“-Pakets beleuchten, in Auftrag gegeben?*
  - a. *Wenn ja: Von wem stammen diese Gutachten?*
  - b. *Wenn ja: Was sind die Ergebnisse dieser Gutachten?*
  - c. *Wenn nein: Inwiefern befasst sich Ihr Ministerium ansonsten mit den fatalen wirtschaftlichen Konsequenzen der forcierten EU-Klimavorgaben?*

Das BMK selbst hat kein Gutachten zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des Fit for 55-Pakets für die Luftfahrt erstellen lassen. Zu den Klimazielen im Allgemeinen gibt es ein sog. Impact Assessment (Folgenabschätzung) der EK, zu finden unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020SC0176>

Ebenfalls gibt es zu den einzelnen Vorschlägen Impact Assessments, hier zu ReFuelEU Aviation: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0633&from=EN>  
Darüber hinaus gibt es ein sog. think paper der EUROCONTROL, in dem verschiedenste Szenarien möglicher Kosten für die europäische Luftfahrt dargestellt werden:  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-05/eurocontrol-think-paper-16-reducing-aviation-emissions-55-by-2030.pdf>

Zu Frage 7:

- *Hat Ihr Ministerium Gespräche mit Vertretern der österreichischen Luftfahrtbranche in Bezug auf den massiven Wettbewerbsnachteil und die drohenden Jobverluste geführt?*
  - a. *Wenn ja: Wann wurden diese Gespräche geführt?*
  - b. *Wenn ja: Mit wem wurden diese Gespräche geführt?*
  - c. *Wenn ja: Was war das Ergebnis dieser Gespräche?*
  - d. *Wenn nein: Wieso wurden von Ihrem Ministerium diesbezüglich keine Gespräche geführt?*

Das BMK hat seit Vorstellung des Fit for 55-Pakets immer wieder Gespräche mit Vertreter:innen von Luftverkehrsunternehmen und der österreichischen Flughäfen sowie auch den Sozialpartnern geführt. Diese werden auch weiterhin stattfinden.

Leonore Gewessler, BA



