

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: 2023-0.483.697

. August 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schmiedlechner und weitere Abgeordnete haben am 29. Juni 2023 unter der **Nr. 15433/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bus predigen, aber Privatjet fliegen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1 und 2:

- *Wie oft haben Angehörige Ihres Ressorts seit Beginn der Legislaturperiode einen Privatjet genützt? (Bitte aufschlüsseln nach Datum, Person bzw. Organisationseinheit sowie Abflug- und Landeort)*
- *Wie werden Flüge mit Privatjets hinsichtlich des Klimaschutzes in Ihrem Ressort berücksichtigt?*

Ich benütze die öffentlichen Verkehrsmittel, wann immer dies möglich ist. Auch längere Strecken, wie etwa nach Brüssel oder Luxemburg, lege ich regelmäßig mit dem Zug zurück. Aus Termingründen bzw. für nicht mit dem Bahnverkehr erreichbare Destinationen, ist es allerdings manchmal notwendig, mit dem Flugzeug anzureisen.

Auf Einladung des Herrn Bundeskanzler bzw. des Herrn Bundespräsidenten zu gemeinsamen Dienstreisen habe ich als Teil der Delegation die dafür gecharterten Bedarfsflieger mitbenützt. Darüber hinaus habe ich einen Flug in der tschechischen Regierungsmaschine kostenfrei mitbenützt. Bei allen Flugreisen, inkl. Flügen mit Privatjets, des Ministeriums erfolgt eine Kompensation der CO₂-Emissionen über eine Förderung an Climate Austria.

Datum	Zweck	Delegation	Abflug- und Landeort	Fluggesellschaft/ Buchungsklasse	Kosten € brutto
06.-07. 03.2022	Energiegespräche mit HBK	FBM Berger Florian ¹ Maringer Florian	Wien - Abu Dhabi - Wien	Mitnahme im vom BKA gecharterten Bedarfsflieger (Privatmaschine)	19.197,02
26.-28. 10.2022	Energiegespräche mit HBK	FBM Berger Florian Maringer Florian	Wien - Abu Dhabi - Wien	Mitnahme im vom BKA gecharterten Bedarfsflieger (Privatmaschine)	23.914,77
20.11.2022	Klimakonferenz COP27	FBM Reininger Antonia Salzer Irmtraud Stemmer Martina	Sharm-el-Sheikh - Prag	Kostenfreie Mitnahme im tschechischen Regierungsflieger (Privatmaschine)	0,00
31.01.2023	Offizieller Arbeitsbesuch mit HBP in der Ukraine	FBM Salzer Irmtraud Stemmer Martina	Wien - Rzeszów	Mitnahme im von der Präsidenten-schaftskanzlei gecharterten Bedarfsflieger (Privatmaschine)	1.734,00

Zu Frage 3:

- Welche Maßnahmen sieht „Fit for 55“ betreffend Privatjets vor?
- Werden die Regeln für die Privatjets strenger?
 - Werden die überdurchschnittlich hohen CO₂-Äquivalente der Emissionen der Privatjets berücksichtigt?
 - Werden die Flugkosten so erhöht, dass die Privatjet-Passagiere ihre CO₂-Bilanz ausgleichen?
 - Welche genauen Erhöhungen und Maßnahmen sind für Privatjets und für die Privatjet-Passagiere geplant?
 - Wie beurteilt die österreichische Regierung die geplanten Maßnahmen von „Fit for 55“ betreffend Privatjets?

Die neue EU-Verordnung „ReFuel EU Aviation“ sieht ab 2025 für gewerbliche Flüge eine Beimisch- bzw. Tankverpflichtung von nachhaltigen Flugkraftstoffen („sustainable aviation fuels“ – SAF) vor, um die Emissionen aus dem Luftverkehr zu verringern. Der Anteil, zu denen SAF herkömmlichem Kerosin beigemischt werden müssen, soll dabei entsprechend der erwarteten zukünftigen Verfügbarkeit im Laufe der Zeit steigen (von 2% im Jahr 2025 bis 70% im Jahr 2050). Vom Geltungsbereich der VO umfasst sind:

- alle Flüge innerhalb der EU und jene, die aus der EU starten,
- jede Fluggesellschaft, die im vorherigen Berichtszeitraum mind. 500 Flüge im gewerblichen Passagierluftverkehr oder 52 gewerbliche Flüge für den reinen Frachtverkehr von Flughäfen in der EU durchgeführt hat,

¹ Nur Rückflug, Hinreise erfolgte via Linienflug

- jeder Flughafen der EU mit mehr als 800.000 Fluggästen oder über 100.000 Tonnen Fracht im vorherigen Berichtszeitraum, und der nicht in einem Gebiet äußerster Randlage liegt (wobei die Mitgliedstaaten optional auch weitere Flughäfen miteinbeziehen können).

D.h. grundsätzlich sind auch Betreiber von Privatflugzeugen verpflichtet, SAF zu tanken, sofern sie nicht unter die oben genannte De-minimis-Regel fallen oder nur Flughäfen außerhalb des Anwendungsbereichs anfliegen.

Nachdem die Preise für SAF zumindest derzeit noch um ein Vielfaches höher sind als für herkömmliches Kerosin (abhängig vom jeweiligen Ausgangsstoff und Herstellungspfad), ist davon auszugehen, dass die Kosten für die Durchführung von Privatflügen, die in den Anwendungsbereich fallen, steigen. Inwieweit dies die Nachfrage reduziert, ist nicht vorauszusehen.

Für den Bereich des EU-Emissionshandelssystems darf mitgeteilt werden, dass die Revision der Richtlinie zum Emissionshandel keine explizite Verschärfung von Regelungen vorsieht, die unmittelbar auf Privatjets wirken würden. Grundsätzlich sind Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Startgewicht von zumindest 5,7 Tonnen bereits seit 2012 in das europäische Emissionshandelssystem einbezogen, allerdings gilt für Privatjets bis einschließlich 2030 eine Ausnahme, soweit nicht mehr als 1.000 Tonnen CO₂-Ausstoß pro Jahr ausgestoßen werden.

Angesichts dieser Ausnahmen ist das EU Legislativpaket „Fit for 55“ aus Sicht des Klimaschutzministeriums nicht ausreichend und es braucht dringend weitere Schritte. Privatjets haben einen unverhältnismäßig großen Pro-Kopf-Ausstoß an klimaschädlichen Emissionen und sind daher auch besonders ungerecht. Dass entsprechende Schritte zur Verringerung dieser Umweltbelastung auf EU Ebene gesetzt werden, ist für ein effektives Einschreiten essenziell.

Ich habe dieses Thema daher auf die Tagesordnung des letzten Rates der Verkehrsminister:innen gesetzt und gemeinsam mit Frankreich, Irland und den Niederlanden auf die Notwendigkeit aufmerksam gemacht, dem ungebremsen Wachstum von Privatjet-Flügen in Europa durch Maßnahmen auf EU-Ebene Einhalt zu gebieten. In einem gemeinsamen Schreiben mit Frankreich und den Niederlanden an die Europäische Kommission habe ich auch die Kommission auf diesen Handlungsbedarf hingewiesen und sie zur Vornahme entsprechender Schritte aufgefordert.

Zu Frage 4:

- *Aufgrund welcher Studien, Umfragen o.Ä. werden seitens Ihres Ressorts die von Ihnen gesetzten Maßnahmen im Namen des Klimaschutzes im Hinblick auf das Einkommen und vor dem Hintergrund der Rekordinflation als gerecht eingestuft?*

Das Klimaschutzministerium stützt seine Maßnahmen auf umfangreiche Wirkungsfolgenanalysen und Evaluierungen, die ihrerseits meist auf einschlägige Forschungsarbeiten zurückgreifen, welche vom Klimaschutzministerium oder z.B. auch vom Klimafonds in Auftrag gegeben wurden.

Wie eine aktuelle Studie des Sozialministeriums zeigt, treffen die Auswirkungen des Klimawandels armutsgefährdete und von Armut betroffene Bevölkerungsgruppen, aber auch andere vulnerable Gruppen, am stärksten (vgl. Soziale Folgen des Klimawandels in Österreich). Der Klimawandel hat das Potenzial, bereits bestehende Ungleichheiten zwischen

Bevölkerungsgruppen weiter zu verschärfen oder neue Ungleichheiten zu schaffen. Außerdem lassen verschiedene Studien die Einschätzung zu, dass klimapolitisches Nicht-Handeln langfristig tiefgreifende negative soziale und auch wirtschaftliche Auswirkungen mit sich bringt (vgl. Klimapolitik in Österreich: Innovationschance Coronakrise und die Kosten des Nicht-Handelns). Dies verdeutlicht, dass Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels einen wesentlichen Beitrag zur sozialen und wirtschaftlichen Gerechtigkeit beitragen können.

Verschiedene Maßnahmen des Klimaschutzministeriums setzen sich daher verstärkt mit Fragen der sozialen Gerechtigkeit auseinander. Bei der Festlegung von Einkommensgrenzen für Förderungen orientiert sich das Ministerium an den aktuellsten EUROSTAT Daten, wie z.B. zum Start der jährlichen Förderaktion „Sauber Heizen für alle“, bei der für Personen aus dem untersten Einkommensquintil bis zu 100 % des Heizungstausches gefördert werden (siehe Infoblatt Sauber Heizen 2023).

Eine Analyse des Fiskalrats setzte sich konkret mit den Verteilungseffekten der ökosozialen Steuerreform auseinander und kam zum Ergebnis, dass der Einkommenseffekt des Klimabonus im untersten Quintil dominiert, da durch die pauschale Auszahlung pro Person die unteren Einkommen relativ stärker erhöht werden. Auch im zweiten Quintil trägt der Klimabonus demnach wesentlich zu einer Erhöhung der Einkommen bei. Verschiedene andere Studien, welche die Aufkommens- und Verteilungseffekte der Rückverteilung von budgetären Mehreinnahmen aus einer CO₂-Bepreisung zeigten, wurden zur Evaluierung der Auswirkungen herangezogen (vgl. Verteilungseffekte der ökosozialen Steuerreform; Ökosoziale Steuerreform - Aufkommens- und Verteilungswirkungen).

Leonore Gewessler, BA