



FIT FOR 55 LUFTFAHRT

STAND: 02.06.2022

CO₂-EMISSIONEN IM VERGLEICH

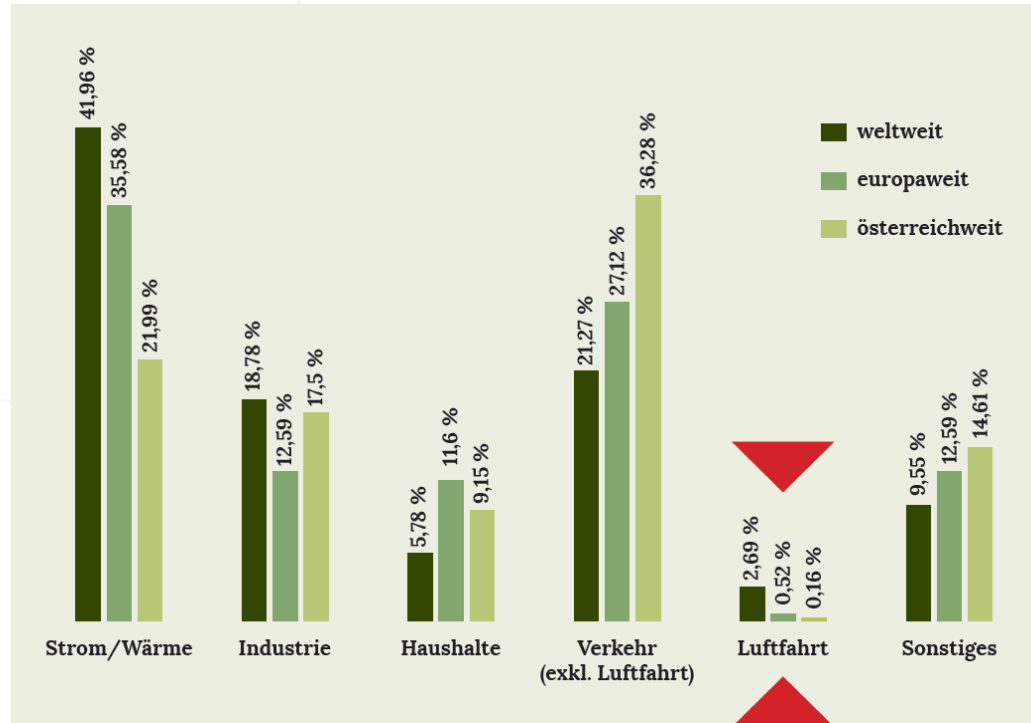


Abbildung: Anteil der Luftfahrt und anderer Emittenten an weltweiten CO₂-Emissionen im Jahr 2018
Quelle: Internationale Energieagentur (IEA), Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), Umweltbundesamt (UBA)



FIT FOR 55

AKTUELLES UMFELD & HERAUSFORDERUNGEN

- **Aktuelles Umfeld:**
 - COVID-19 Pandemie & Krieg in der Ukraine

- **Doppelten Herausforderung für Flughäfen und Airlines**
 1. Wiederaufschwung aus der Krise zu meistern
 2. Investitionen in die Dekarbonisierung der Branche zu tätigen

- **Bedeutung des „Fit for 55“-Pakets für den Luftfahrtsektor**
 - Revision der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
 - ReFuel EU Aviation Verordnung (Beimischquote für SAF)
 - Revision des EU-Emissionshandelssystems (ETS)
 - Revision der Energiebesteuerungsrichtlinie (Kerosinbesteuerung)

- **Forderung:**
 - Es braucht praxisnahe & international einheitliche Regelungen
 - Einzelne Verkehrsträger dürfen nicht überproportional belastet werden, um Wettbewerbsverzerrungen und Carbon Leakage zu vermeiden

FIT FOR 55

AKTUELLE DISKUSSIONSPUNKTE



Kerosinsteuer

- Einführung einer Kerosinsteuer
- Schrittweise Erhöhung 2023-2033
- Mindeststeuersatz 460 € pro Tonne
- Geltungsraum: für EU-Binnenflüge



ETS-Reform

- Ab 2024: Zertifikate werden knapper und teurer
- Ab 2027: Keine Ausgleichszertifikate, Risiko: Vorziehen auf 2025
- Geltungsraum: für EU-Binnenflüge, Risiko: Erweiterung auf alle von EU abgehende Flüge



SAF-Quote

- Beimischungsverpflichtung für nachhaltige Treibstoffe (SAF) ab 2025
 - 2025: 2% SAF
 - 2050: 63% SAF (28% PtL)
- Geltungsraum: bei Betankung an EU Flughäfen

Abbildung: AUA, 2022

ALTERNATIVE FUEL INFRASTRUCTURE REGULATION (AFIR)

- Die Verordnung über den **Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** sieht für Flughäfen vor:
 - **Versorgung stationärer Luftfahrzeuge mit Strom** (ab 2025 an allen Gates, ab 2030 bei allen Außenpositionen) – Artikel 12
 - **Aufbau von Infrastruktur für mit Wasserstoff bzw. elektrisch betriebene Luftfahrzeuge** (Erarbeitung eines Rahmenplans) – Artikel 13
 - **Ggf. Aufbau von öffentlich zugänglicher Infrastruktur für Wasserstoff- und E-Fahrzeuge** (in allen Mitgliedstaaten soll die Ladeinfrastruktur schrittweise ausgebaut werden) – Artikel 3, Artikel 6
- **Hohe Investitionskosten** für die **Zusatzanforderungen an den Strombezug und die Elektrizitätsinfrastruktur** sowie den **Netzausbau am Standort Flughafen** (leistungsstärkere E-Zentralen, weitläufige Verkabelungen, Errichtung Trafostationen, Herstellung Ladeinfrastruktur, etc.)
- Wichtig: **Technologieoffenheit & realitätsnahe Vorlaufzeiten**

ZUSÄTZLICHE BELASTUNG FÜR DEN STANDORT VIE BIS 2035

- Zusätzliche Belastung durch Fit for 55:
€ 3,7 Mrd.
- **Belastung auf Tickets** steigen um
das **2,5-Fache**
- Darüber hinaus sind **enorme
Infrastrukturkosten** zu tragen:
 - Aufbau der **Infrastruktur für alternative
Kraftstoffe**
 - **Elektrifizierungsmaßnahmen**
(leistungsstärkere E-Zentralen, weitläufige
Verkabelungen, Errichtung Trafostationen,
etc.)

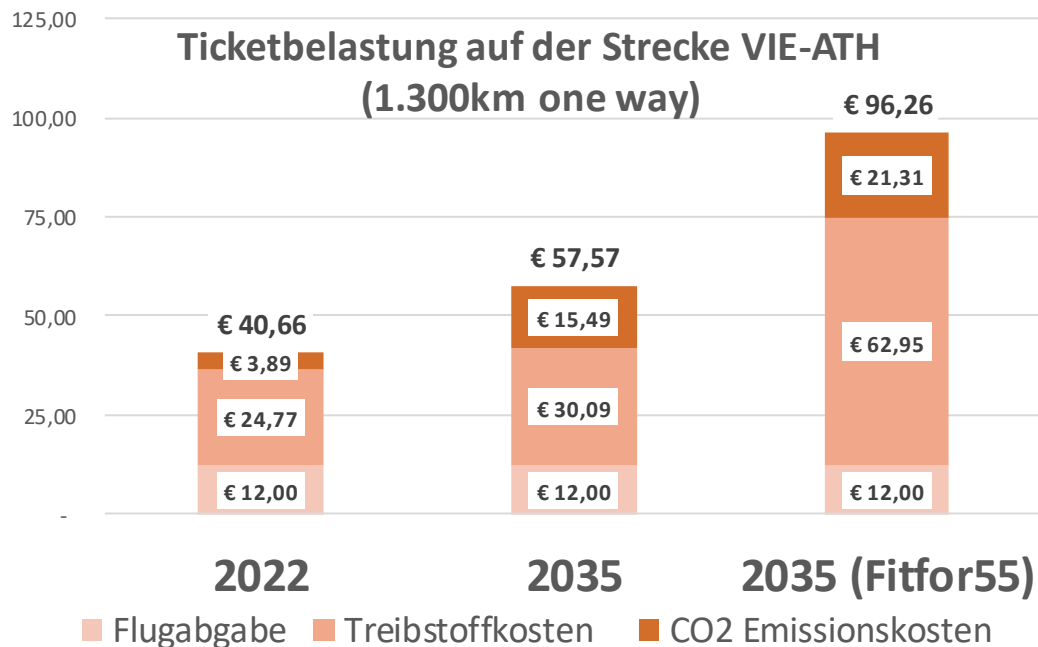
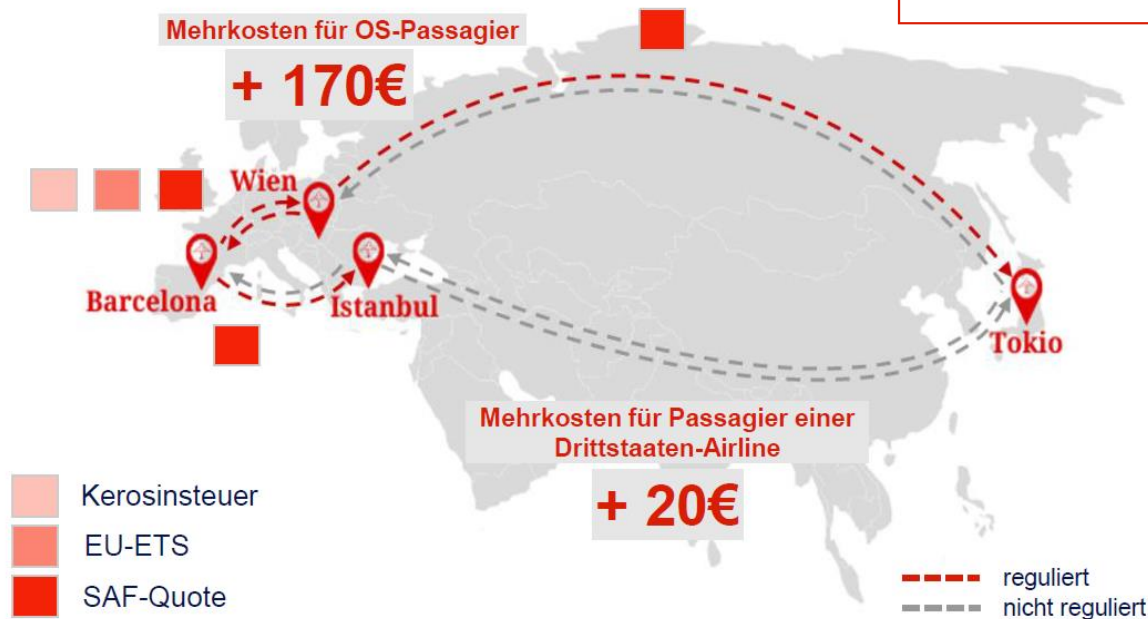


Abbildung: Stand Jänner 2022, eigene Berechnung

AUSWIRKUNGEN CARBON LEAKAGE

FLUG BARCELONA-TOKIO MIT EU-AIRLINE VS. NICHT-EU-AIRLINE

Scenario 2035



Klassisches „lose-lose“ wenn Verkehr und damit Emissionen in Drittstaaten verlagert werden:

- Kein Nutzen fürs Klima
- Schaden für EU-Wirtschaft

Abbildung: AUA, 2022

FIT FOR 55

ZENTRALE FORDERUNGEN

→ **Beimischquote für SAF**

- SAF zentraler Hebel für Dekarbonisierung des Luftverkehrs
- Industriepolitische Standortinitiative zur Erzeugung von SAF in Österreich/Europa initiieren, um Verfügbarkeit von SAF zu gewährleisten und Preisunterschied zu fossilem Kerosin zu reduzieren
- Einnahmen aus Umweltabgaben der Luftfahrt (EU-ETS oder Flugabgabe) müssen zugunsten von Forschung, Entwicklung und Nutzung alternativer Treibstoffe zweckgebunden werden

→ **Emissionshandelssystem**

- Keine Erweiterung des ETS-Geltungsraumes; stattdessen Weiterentwicklung CORSIA
- Kostenlose Ausgleichszertifikate sollen zu einem späteren Zeitpunkt auslaufen, um den Wettbewerbsnachteil für europäische Airlines in Grenzen zu halten

→ **Energiebesteuerungsrichtlinie**

- Flugverkehr zahlt sich Infrastruktur über Entgelte selbst, d.h. ist in internationalen Verträgen keine Kerosinbesteuerung vorgesehen → d.h. keine Einführung einer Kerosinbesteuerung

→ **Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**

- Technologieoffenheit & realitätsnahe Vorlaufzeiten

HERZLICHEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

