



VKI-Anfrage Wizz Air deutsche Antworten

VKI Greenwashing–Check

Im Rahmen der Rubrik „[Greenwashing-Check](#)“ des österreichischen Verein für Konsumenteninformation (VKI) widmen wir uns möglichem Greenwashing. Zur Klärung, ob es sich bei einem uns gemeldeten Sachverhalt um Greenwashing handelt oder nicht, setzen wir auf Recherchen und Faktenchecks. Zudem wollen wir den betroffenen Unternehmen selbstverständlich die Möglichkeit einer Stellungnahme geben – die wir im Zuge der Veröffentlichung auf www.vki.at und im KONSUMENT auch (ggf. gekürzt) im Original veröffentlichen. Sollten Sie sich entschließen, keine Stellungnahme abgeben zu wollen, veröffentlichen wir auch diese Information – im Sinne größtmöglicher Transparenz für Konsument:innen.

Anlass: Wizz Air – „Fly the Greenest“

Uns wurde folgendes übermittelt: „Seit Anfang des Jahres fährt Wizz Air eine neue Nachhaltigkeitskampagne: Fly the Greenest. Wizz Air positioniert sich so, als wären sie die grünste Möglichkeit zu fliegen. Aber hä, grün und fliegen?!“ Der Konsument sieht es demnach kritisch, dass eine Airline sich als nachhaltig positioniert und möchte wissen, wie das gelingen kann. Dem wollen wir gerne nachgehen durch einen Faktencheck – auch unter dem Gesichtspunkt, dass wir vor 3 Jahren bereits einmal Wizz Air in unserem allerersten VKI Greenwashing-Check einer Überprüfung unterzogen haben (nachzulesen hier: <https://konsument.at/greenwashing-check-wizz-air-gruene-versprechen/5609>).

Klarstellung zur Kampagne:

Die Kampagne "Fly the Greenest" wurde im Jänner 2021 gestartet. Das [Motto](#) der Kampagne lautet: "When you don't need to fly, please, don't. But when you do, fly the greenest.", das spiegelt wider, dass wir bei Wizz Air verstehen, dass ein Flugzeug nie grüner sein wird als ein Zug oder ein Elektrofahrzeug, aber Wizz Air bleibt die beste Option, wenn der Passagier sich entscheidet, am Ende zu fliegen (basierend auf den durchschnittlichen CO2-Emissionen von Wizz Air pro Passagierkilometer, die im Vergleich zu seinen wichtigsten Mitbewerbern niedriger sind: [Ryanair](#), [easyJet](#), [Iberia](#), [Norwegian Airlines](#), [Air France - KLM](#), [IAG](#), [British Airways](#), [Finnair](#), [SAS](#), [Lufthansa](#)).

Entscheidende Geschäftsmodell- und Designentscheidungen, von der Preisgestaltung bis zur Sitzplatzdichte, sorgen dafür, dass Wizz Air mit hoher Auslastung fliegt. Wir haben noch nie über Business-Class-Sitze nachgedacht, um unnötige Umweltbelastungen zu vermeiden (wir haben eine Ein-Klassen-Konfiguration, die mehr Sitze an Bord erlaubt) und haben auch kein Hub-and-Spoke-Modell (wir fliegen Punkt-zu-Punkt, ein Start, eine Landung, keine Anschlussflüge, kein zusätzlicher Treibstoffverbrauch). Auch das Ersetzen von kurzen Zugfahrten durch Flüge ist für uns keine Option (auf keiner unserer Strecken gibt es eine direkte Zugverbindung unter vier Stunden). Wir haben uns stattdessen darauf konzentriert, mit der jüngsten, effizientesten Flotte von Airbus A321neo und den modernsten Triebwerken zu fliegen (die im Vergleich zur Vorgängergeneration Airbus A321ceo rund 20% weniger Treibstoffverbrauch und CO2-Emissionen verursachen), um weniger Treibstoff zu verbrauchen. Alle diese Informationen finden Sie auf der [Kampagnen-Website von Wizz Air und dem dort eingebetteten Link zum Nachhaltigkeitsmanifest des Unternehmens](#).

Mehr Detailinformationen über Wizz Air finden Sie im [Jahresreporting FY2023](#). Sie finden alle jährlichen Nachhaltigkeitsberichte von Wizz Air integriert in den [Jahresbericht der Gruppe](#).



Auf der entsprechenden Seite auf der Wizz Air-Homepage (<https://wizzair.com/de-de/informationen-und-serviceleistungen/ueber-uns/fliegen-sie-am-grunsten>) wird folgendes kommuniziert: „Ein mit uns reisender Passagier hat im Durchschnitt einen CO₂-Fußabdruck von nur 55,2 Gramm pro Kilometer, was der niedrigste Wert unter unseren wichtigsten Wettbewerbern ist.“ Wer sind die wichtigsten Wettbewerber? Mit welchen Airlines wurden Vergleiche angestellt? Wie fallen die Ergebnisse der betrachteten Airlines aus – bitte um Übermittlung einer vollständigen Auflistung inklusive Darstellung der Vergleichszahlen.

Der Vergleich basiert auf öffentlich zugänglichen offiziellen Berichten, die auf den Websites der Fluggesellschaften zu finden sind.

- [Ryanair \(66 g/RPK\)](#)
- [easyJet \(70.36 g/RPK\)](#)
- [Iberia \(71.7 g/RPK\)](#)
- [Norwegian Airlines \(77 g/RPK\)](#)
- [Air France - KLM \(77 g/RPK\)](#)
- [IAG \(83.5 g/RPK\)](#)
- [British Airways \(89.1 g/RPK\)](#)
- [Finnair \(85 g/RPK\)](#)
- [SAS \(90 g/RPK\)](#)
- [Lufthansa \(90 g/RPK\)](#)

Als Mitbewerber betrachtet Wizz Air Fluggesellschaften mit ähnlicher Größe, die teilweise oder vollständig im selben Streckennetz tätig sind.

Wieso veröffentlicht Wizz Air keine detaillierten Informationen zu eben diesem Vergleich, auf dem der Claim „Fly the Greenest“ oder die Aussage „warum Wizz Air die umweltfreundlichste Wahl“ ist, beruht? Wie können sich Kund:innen ein umfassendes Bild über diesen angestellten Vergleich machen?

Wizz Air ist nicht befugt, über branchenweite Statistiken zu berichten. Der Vergleich wurde auf der Grundlage der letzten öffentlich zugänglichen offiziellen Berichte auf den Websites der Fluggesellschaften durchgeführt:

- [Ryanair \(66 g/RPK\)](#)
- [easyJet \(70.36 g/RPK\)](#)
- [Iberia \(71.7 g/RPK\)](#)
- [Norwegian Airlines \(77 g/RPK\)](#)
- [Air France - KLM \(77 g/RPK\)](#)
- [IAG \(83.5 g/RPK\)](#)
- [British Airways \(89.1 g/RPK\)](#)
- [Finnair \(85 g/RPK\)](#)
- [SAS \(90 g/RPK\)](#)
- [Lufthansa \(90 g/RPK\)](#)

Bitte beachten Sie, dass Wizz Air eine freiwillige Kooperation mit der EASA eingegangen ist, um ihre Umweltkennzeichnungsplattform zu testen. Das Projekt zielt darauf ab, genaue Daten von Interessenvertretern (Fluggesellschaften, Flughäfen, etc.) zu sammeln und transparente Informationen über die Umweltleistung in einem einfachen Format an die VerbraucherInnen zu kommunizieren. Dementsprechend haben wir eng mit der EASA an ihrem Projekt zur Umweltkennzeichnung zusammengearbeitet, indem wir unsere Emissionsdaten mit ihnen ausgetauscht haben. Wizz Air ist der Meinung, dass die Kennzeichnung für alle Fluggesellschaften verpflichtend sein sollte, um eine bessere



Sichtbarkeit der verschiedenen Ebenen der Treibstoffeffizienz und Kohlenstoffintensität beim Vergleich von Fluggesellschaften zu gewährleisten.

Wir möchten auch auf die [jüngsten Erkenntnisse Dritter](#) zu diesem Thema verweisen, die ebenfalls auf öffentlich zugänglichen Daten einer Reihe von Fluggesellschaften beruhen.

Weshalb stellen Sie Ihre Emissionsreduktion unter dem Punkt „Kohlenstoffemissionen von Wizz Air“ ([Link](#)) so dar, dass die Y-Achse abgeschnitten wird und nicht bei „0“ beginnt? Was entgegnen Sie dem Argument, dass die Emissionsreduktion durch Wizz Air somit optisch viel stärker ausfällt als es tatsächlich der Fall ist? Können Sie sich im Sinne der Transparenz für KonsumentInnen vorstellen, diesen Umstand zu korrigieren und die Grafik entsprechend sauber darzustellen?

Dies ist ein Problem der Website-Vorlage und wird korrigiert. Bitte beachten Sie, dass die Zahlen auf der Y-Achse für die Verbraucher deutlich angezeigt werden und die neuesten Zahlen auch im zugehörigen Text unter der Grafik enthalten sind und erläutert werden, um die Transparenz zu gewährleisten.

Wizz Air bietet ein Offsetting-Programm an, dessen Preis pro Tonne CO₂ je nach Flug und Berechnungsbeispiel bei rund 10€ liegt. Wonach richtet sich der Preis pro Tonne CO₂? Warum unterscheidet sich dieser für verschiedene Flüge? Wie steht Wizz Air insgesamt zum Thema Offsetting?

Obwohl es einige verifizierte freiwillige Kompensationsprogramme gibt, wie z.B. den freiwilligen Kompensationsservice, den Wizz Air seinen KundInnen über seinen Partner CHOOOSE anbietet, glauben wir nicht, dass diese Option allein eine langfristige Lösung für die Luftfahrt darstellt, um bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

Durch steigende Auslastungsfaktoren, betriebliche Maßnahmen zur Treibstoffeffizienz und künftige Verpflichtungen zum Kauf von nachhaltigem Flugbenzin hält WIZZ an seinem Engagement für das Gesamtziel des Gleitpfades fest, das eine Reduzierung von 25% bis zum Ende des Jahrzehnts vorsieht, verglichen mit 57,2 Gramm CO₂/RPK in F20.

Die wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung unseres CO₂/RPK-Gleitpfades sind im Folgenden dargestellt:

- 1) Erneuerung der Flotte
- 2) Initiativen zur Treibstoffeinsparung
- 3) Nachhaltige Flugzeugtreibstoffe

Kompensationsprogramme sind in dem oben dargestellten Gleitpfad nicht enthalten.

Der freiwillige Kompensationsservice von Wizz Air wird von dem Climate-Tech-Softwareunternehmen CHOOOSE™ betrieben. CHOOOSE stellt eine Plattform bereit, die es sowohl Einzelpersonen als auch Unternehmen ermöglicht, ihren Kohlenstoff-Fußabdruck zu verstehen, fundiertere Entscheidungen zu treffen und vertrauenswürdige Klimalösungen auf der ganzen Welt zu unterstützen. Weitere Informationen über CHOOOSE finden Sie unter choose.today.

CHOOOSE und die von ihnen unterstützten Projekte wurden ursprünglich ausgewählt, weil sie Kompensationen aus Projekten anbieten, die mit den Oxford Principles for Net Zero Aligned Carbon Offsetting (den "Oxford Offsetting Principles") übereinstimmen. Beide Projekte sind nach dem Verified Carbon Standard für eine messbare Reduzierung der Emissionen zertifiziert.

Damit ein Kohlenstoffprojekt von einer glaubwürdigen Zertifizierungsstelle zertifiziert werden kann, muss es "Zusätzlichkeit" nachweisen. Zusätzlichkeit bedeutet, dass die mit dem Projekt verbundene Reduzierung oder Beseitigung von Treibhausgasemissionen ohne das Projekt nicht stattgefunden hätte



und dass das Projekt ohne die Erzeugung und den Verkauf von Emissionsgutschriften finanziell nicht durchführbar gewesen wäre.

Alle auf der CHOOOSE-Plattform erhältlichen Kohlenstoffkompensationen stammen aus zertifizierten Projekten, d. h., die Zusätzlichkeitskriterien wurden zu Beginn des Projekts sowohl von einem unabhängigen Dritten als auch von der jeweiligen Zertifizierungsstelle überprüft.

Wenn Personen oder Organisationen ihren CO₂-Fußabdruck ausgleichen, werden die gezahlten Gelder für den Kauf von verifizierten CO₂-Kompensationen (in einer Höhe, die dem geschätzten CO₂-Fußabdruck entspricht) aus Projekten verwendet, die Treibhausgasemissionen reduzieren oder entfernen. Der gezahlte Preis entspricht den Gesamtkosten für die Bereitstellung der Kohlenstoffkompensationen.

Bitte beachten Sie, dass die Methodik vollständig von unserem Partner CHOOOSE verwaltet wird. Sie folgt der empfohlenen Praxis der International Air Transport Association (IATA) - [Recommended Practice – RP 1726](#) - und berücksichtigt Parameter wie alle geplanten Flüge, den Treibstoffverbrauch, die Sitzkonfiguration und historische Auslastungsfaktoren von mehr als 400 Fluggesellschaften (die Genauigkeit der Berechnung hängt von den eingegebenen Daten ab).

Im Allgemeinen können verschiedene Kompensationslösungen verschiedene Quellenmethoden verwenden, obwohl die meisten von ihnen die IATA RP 1726 verwenden - sowie verschiedene Konfigurationsfaktoren, z. B. Strahlungsantrieb (RF) oder WTT. In Bezug auf die Konfiguration des Strahlungsfaktors wird für Wizz Air der Multiplikator 1,0 angewendet.

Welche Strategie verfolgt Wizz Air, um sich künftig weiter in Richtung Nachhaltigkeit zu entwickeln? Welche Meilensteine sind in puncto Klimaschutz vorgesehen?

Als Fluggesellschaft sind wir uns unserer Auswirkungen auf die Umwelt, der Erwartungen der Branche, bis 2050 kohlenstofffrei zu sein, und der Maßnahmen bewusst, die wir ergreifen müssen, um unseren ökologischen Fußabdruck zu verkleinern und gleichzeitig unseren KundInnen und den Städten und Gemeinden, die wir bedienen, die günstigsten Flugreisen anzubieten. Wir halten an unserem Ziel für 2030 fest, die Emissionsintensität um 25% gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 zu senken (57,2 Gramm pro Passagier/km im F20 1. April 2019 - 31. März 2020). Unsere Ziele:

- Qualifizierung einer nachhaltigen Flugkraftstoff-Lieferkette ab 2025
- Die Lärmreduzierung vorantreiben, indem wir sicherstellen, dass unsere gesamte Flotte bis 2028 die geltenden Lärmemissionsstandards erfüllt. Derzeit erfüllen 77% unserer Flugzeuge die Lärmstandards nach Kapitel 14.
- Reduzierung der Kohlenstoffemissionen aus dem Flugbetrieb um 25% bis 2030
- Qualifizierung zukünftiger Technologiebausteine und Industriepartnerschaften, um die Dekarbonisierung bis 2050 zu ermöglichen

Eine der wichtigsten Schlüsselfaktoren für unseren Erfolg im Bereich Nachhaltigkeit ist unser Engagement für eine kontinuierliche Flottenerneuerung und die Konzentration auf hier und jetzt verfügbare Technologien und Innovationen. Der neueste [Airbus A321neo](#), den wir betreiben, ist wesentlich treibstoffeffizienter als die Vorgängergeneration Airbus A321ceo (20% weniger Treibstoffverbrauch, 20% weniger CO₂-Emissionen, 50% weniger Lärmemissionen, 50% weniger NO_x-Emissionen).

Ein weiterer Eckpfeiler der Nachhaltigkeitsstrategie von Wizz Air ist die Integration von nachhaltigem Flugbenzin. Während wir mit Airbus an ihrem emissionsfreien Wasserstoffflugzeug arbeiten, das noch 20-25 Jahre entfernt ist, sehen wir SAF als eine Brücke zwischen der Gegenwart und der Zukunft einer nachhaltigeren Luftfahrt, zusätzlich zur Flottenerneuerung und den Investitionen in die betriebliche Effizienz.



Obwohl SAF ein immenses Potenzial zur Verringerung der Kohlenstoffemissionen um bis zu 80% über den gesamten Lebenszyklus im Vergleich zur Verwendung von fossilem Brennstoff bietet, sind wir uns der Herausforderungen bewusst, die damit verbunden sind. Biokraftstoffe und E-Treibstoffe sind zwar vielversprechend, aber nur in begrenztem Umfang verfügbar, was sie teuer und schwierig zu beschaffen macht.

Dennoch geht Wizz Air diese Herausforderungen aktiv an. Wir sind Partnerschaften eingegangen und in SAF investiert, um sowohl die Mengen für die Mandate zu sichern, die 2025 in Europa anstehen, als auch zu versuchen, neue Technologien zum Leben zu erwecken.

Wir haben vier Vereinbarungen mit den weltweit führenden SAF-Produzenten geschlossen, darunter Neste und OMV. Außerdem haben wir unsere erste Kapitalbeteiligung in Höhe von 5 Millionen Pfund an Firefly getätigt, einem britischen Biokraftstoffunternehmen, das eine Technologie zur Herstellung von SAF aus Klärschlamm entwickelt, und uns an einer 50-Millionen-Dollar-Investition in CleanJoule beteiligt, einem US-amerikanischen Unternehmen, das Biokraftstoff aus erneuerbaren landwirtschaftlichen Rückständen und anderen Biomasseabfällen herstellt. Diese strategischen Allianzen werden uns nicht nur dabei helfen, eine stabile Versorgung mit SAF sicherzustellen, sondern auch Innovationen in diesem wichtigen Bereich der nachhaltigen Luftfahrt voranzutreiben.

Wizz Air investiert weiterhin in die neuesten Technologien, setzt sich für SAF ein und arbeitet mit Partnern, Regulierungsbehörden und Interessengruppen zusammen. Wir unterstützen Gesetzesinitiativen, die die Verwendung von SAF vorschreiben, und ermutigen Regierungen, in die Produktion von SAF zu investieren, um ein angemessenes Angebot für die voraussichtliche Nachfrage sicherzustellen. In dieser Hinsicht ist die Europäische Union ein Vorreiter in Sachen globaler Klimapolitik, und wir begrüßen solche regulatorischen Ansätze.

Weitere Details zur Nachhaltigkeitsstrategie von Wizz Air sind im aktuellen [Jahresbericht für das Geschäftsjahr 2023](#) zu finden.



VKI-Request Wizz Air English answers

As part of the "[Greenwashing Check](#)" section of the Austrian Association for Consumer Information (VKI), we focus on possible greenwashing. We rely on research and fact checks to clarify whether a situation reported to us is greenwashing or not. In addition, we naturally want to give the companies concerned the opportunity to make a statement - which we also publish in the original (abridged if necessary) as part of the publication on www.vki.at and in KONSUMENT. If you decide not to submit a statement, we will also publish this information - in the interests of the greatest possible transparency for consumers.

We received the following information: "Since the beginning of the year, Wizz Air has been running a new sustainability campaign: Fly the Greenest. Wizz Air is positioning itself as the greenest way to fly. But hey, green and flying?" The consumers is therefore critical of an airline positioning itself as sustainable and wants to know how this can be achieved. We would like to investigate this with a fact check - also from the point of view that we already checked Wizz Air 3 years ago in our very first VKI Greenwashing Check (read here: <https://konsument.at/greenwashing-check-wizz-air-gruene-versprechen/5609>).

Clarification on the campaign:

The campaign "Fly the Greenest" was launched in January 2021. The [motto](#) of the campaign is "If you don't need to fly, please don't. But if you do, fly the greenest" reflecting that we at Wizz Air understand that a plane will never be greener than a train or an electric vehicle but Wizz Air remains the most favorable option if the passenger decides to fly at the end (based on Wizz Air's average CO2 emissions per passenger kilometer, which is lower compared to its major competitors: [Ryanair](#), [easyJet](#), [Iberia](#), [Norwegian Airlines](#), [Air France - KLM](#), [IAG](#), [British Airways](#), [Finnair](#), [SAS](#), [Lufthansa](#)).

Crucial business model and design decisions, from pricing to seat density make sure Wizz Air flies with high load factors. We've never even thought about business class seats to avoid unnecessary pollution (we have a single-class configuration allowing more seats onboard). Or a hub-and-spoke model (we fly point-to-point, one take-off, one landing, no connecting flights, no extra fuel-burn.). Or substituting short train rides for flights (none of our routes has a direct train alternative under four hours). We've instead focused on flying with the youngest, most efficient fleet of Airbus A321neo and the most modern engines possible (delivering around 20% reduction in fuel burn and CO2 emissions compared to the previous generation aircraft Airbus A321ceo), to consume less fuel. All this information is provided on Wizz Air's campaign [website and the link embedded there for the company's sustainability manifesto](#).

More detailed information on Wizz Air's performance can be found in the Company's latest [annual report for the financial year 2023](#). You can find all of Wizz Air's annual sustainability reports integrated into its [annual report for the Group](#).



On the corresponding page on the Wizz Air homepage ([Fly The Greenest \(wizzair.com\)](https://www.wizzair.com)), the following is communicated: "A passenger traveling with us has an average CO2 footprint of only 53.8 grams per kilometer, which is the lowest value among our main competitors." Who are the main competitors? With which airlines were comparisons made? What are the results of the airlines in question - please provide a complete list including comparative figures.

The comparison is made based on publicly available official reporting presented on the airlines' websites.

- [Ryanair \(66 g/RPK\)](#)
- [easyJet \(70.36 g/RPK\)](#)
- [Iberia \(71.7 g/RPK\)](#)
- [Norwegian Airlines \(77 g/RPK\)](#)
- [Air France - KLM \(77 g/RPK\)](#)
- [IAG \(83.5 g/RPK\)](#)
- [British Airways \(89.1 g/RPK\)](#)
- [Finnair \(85 g/RPK\)](#)
- [SAS \(90 g/RPK\)](#)
- [Lufthansa \(90 g/RPK\)](#)

In terms of competitors, Wizz Air is considering airlines with similar size operating partially or fully within the same route network.

Why does Wizz Air not publish detailed information on this comparison, on which the claim "Fly the Greenest" or the statement "why Wizz Air is the most environmentally friendly choice" is based? How can customers get a comprehensive picture of this comparison?

Wizz Air is not authorized to report on industry-wide statistics. The comparison was made based on the latest publicly available official reporting presented on the airlines' websites:

- [Ryanair \(66 g/RPK\)](#)
- [easyJet \(70.36 g/RPK\)](#)
- [Iberia \(71.7 g/RPK\)](#)
- [Norwegian Airlines \(77 g/RPK\)](#)
- [Air France - KLM \(77 g/RPK\)](#)
- [IAG \(83.5 g/RPK\)](#)
- [British Airways \(89.1 g/RPK\)](#)
- [Finnair \(85 g/RPK\)](#)
- [SAS \(90 g/RPK\)](#)
- [Lufthansa \(90 g/RPK\)](#)

Kindly note, that Wizz Air entered into a voluntary cooperation with EASA on the operational testing of their environmental labelling platform. The project aims to collect accurate data from stakeholders (airlines, airports, etc.) and publicly communicate transparent environmental performance information to consumers in an easily digestible format. Accordingly, we have been working closely with EASA on their eco-labeling project by exchanging our emissions data with them. Wizz Air is of the opinion that the labeling should be mandatory for all airlines, to ensure heightened visibility of the different levels of fuel efficiency and carbon intensity when comparing airlines.

We would also like to refer [to recent third-party findings on the matters](#), which are also based on publicly available data from a number of airlines.

Why do you present your emissions reduction under the point "Wizz Air's carbon emissions" ([link](#)) in such a way that the Y-axis is cut off and does not start at "0"? How do you counter the argument that Wizz Air's emissions reduction is therefore visually much greater than it



actually is? In the interest of transparency for consumers, can you imagine correcting this situation and presenting the graph in an appropriately clean way?

This is a website template issue and will be corrected. At the same time, kindly note that the figures on the Y-axis are displayed clearly for consumers, and the latest figures are also included and explained in the related text below the graph, to ensure transparency.

Wizz Air offers an offsetting program with a price per ton of CO2 of around €10, depending on the flight and calculation example. What is the price per ton of CO2 based on? Why does it differ for different flights? What is Wizz Air's overall position on offsetting?

While there are some verified voluntary offsetting schemes out there like the voluntary carbon offsetting service Wizz Air offers to its customers via its partner CHOOOSE, we do not believe that this option by itself provides a long-term solution for aviation to achieve net zero emissions by 2050.

With increasing load factors, operational fuel efficiency measures, future sustainable aviation fuel purchase commitments, WIZZ maintains its commitment to the overall glide path target of a 25% reduction by the end of the decade compared to 57.2 grammes CO2/RPK in F20.

The key actions to deliver on our CO2/RPK glidepath are outlined below:

- 1) fleet renewal
- 2) fuel savings initiatives
- 3) sustainable aviation fuels

Offset programs are not included in the above presented glidepath.

Wizz Air's voluntary offsetting service is hosted by the climate-tech software company CHOOOSE™. CHOOOSE delivers a platform that enables both individuals and organizations to understand their carbon footprint, make more carbon-informed decisions, and support trusted climate solutions around the world. For more information about CHOOOSE, please visit choose.today.

CHOOOSE and the projects they are supporting were originally selected because they offer offsets from projects that are aligned with the Oxford Principles for Net Zero Aligned Carbon Offsetting (the "Oxford Offsetting Principles"). Both projects are certified by the Verified Carbon Standard to measurably reduce emissions.

In order for a carbon project to receive certification from a credible carbon certification body, it must demonstrate "additionality." Additionality means that the GHG emission reductions or removals associated with that particular project would not have taken place in the absence of the project and that the project would not have been financially feasible without the generation and sale of carbon credits.

All carbon offsets available on CHOOOSE platform are from certified projects, and so they have had the additionality criteria case checked by both an independent third-party verifier and the respective carbon certification body at project inception.

When people or organizations offset their carbon footprints, funds paid are used to purchase verified carbon offsets (in an amount equivalent to that of their estimated carbon footprint) from projects that reduce or remove greenhouse gasses (GHG) emissions. The price paid is the total cost to deliver the carbon offsets.

In terms of methodology, kindly note that it is entirely managed by our partner, CHOOOSE, following the International Air Transport Association (IATA) [Recommended Practice – RP 1726](#), and take into account parameters such as all scheduled flights, fuel consumption, seat configuration, and historical load factors from more than 400 airlines (precision of the calculation depends on the input data).



In general, different offsetting solutions can use different source methodologies although most of them use IATA RP 1726 - as well as several configuration factors, e.g. radiative forcing (RF) or WTT. In terms of radiative forcing factor configuration, 1.0 multiplier is applied for Wizz Air.

What strategy is Wizz Air pursuing to further develop towards sustainability in the future? What milestones are planned in terms of climate protection?

As an airline, we are aware of our impact on the environment, the expectations of the industry to carbonize by 2050, and the actions we need to take to decrease our environmental footprint while providing the most affordable air travel for our customers and the communities we serve. We remain committed to our 2030 goal of reducing emissions intensity by 25% versus our fiscal year 2020 (57.2 grams per passenger/km in F20 1 April 2019 - 31 March, 2020). Our targets:

- Qualify a Sustainable Aviation Fuel supply chain from 2025 onwards
- Drive noise reduction by ensuring all our fleet is compliant with applicable noise emission standards by 2028. Currently 77% of our aircraft are compliant with Chapter 14 noise standards
- To reduce carbon emission intensity from flight operations by 25% until 2030
- Qualify future technology building blocks and industry partnerships to enable decarbonisation by 2050

One of the key drivers behind our sustainability success is our commitment to continuous fleet renewal and focus on technology and innovation available here and now. The latest [Airbus A321neo aircraft](#) we operate is significantly more fuel-efficient than previous generation aircraft Airbus A321ceo (20% less fuel burn, 20% less CO2 emissions, 50% less noise footprint, 50% NOx emissions).

Another cornerstone of Wizz Air's sustainability strategy is the integration of sustainable aviation fuel. While we are working with Airbus on their zero-emissions hydrogen aircraft, which is 20-25 years away from now, we see SAF as a bridge between present and future of more sustainable aviation, on top of fleet renewal and investments in operational efficiency.

Although SAF holds immense potential to reduce carbon emissions by up to 80% over the fuel's life cycle compared to using fossil jet fuel, we acknowledge the challenges it poses. Biofuels and e-fuels, while promising, have a limited supply, making them expensive and difficult to obtain.

Nevertheless, Wizz Air is actively addressing these challenges. We have forged partnerships and invested in SAF, both securing volumes for the mandates that are coming in 2025 in Europe and trying to help new technologies come to life.

We have four agreements in place with the world's leading SAF producers, including Neste and OMV. We also made our first equity investment of £5 million into Firefly, a UK-based biofuel company developing the technology to produce SAF from sewage sludge, and participated in \$50 million investment in CleanJoule, a US-based company making biofuel from renewable agricultural residues and other waste biomass. These strategic alliances will not only help us secure a stable supply of SAF but also drive innovation in this crucial area of sustainable aviation.

Wizz Air continues investing in the latest technologies, embracing SAF, and working collaboratively with partners, regulators, and stakeholders. We support legislative initiatives that mandate SAF use and encourage governments to invest in its production to ensure appropriate supply for the demand that is foreseen. In that regard, the European Union is a standard setter in terms of global climate policy, and we welcome such regulatory approaches.

More details on Wizz Air's sustainability strategy are outlined in its latest [annual report for the financial year 2023](#).