

# Stellungnahme ÖAMTC

Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der CO<sub>2</sub>-Flottenziele für Hersteller von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (EU 2019/631) – Teil des „Fit for 55“ Pakets

Wir danken dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für die Möglichkeit nachstehende Stellungnahme zum genannten Gesetzesvorschlag abzugeben.

Der ÖAMTC bekennt sich klar zu den europäischen Klimazielen bis 2050 und begrüßt eine Vielzahl der im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets vorgeschlagenen Initiativen. Die Änderung der CO<sub>2</sub>-Flottenziele für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird von uns als wichtiger Baustein zur Zielerreichung erachtet und Umfang und Höhe der Reduktionsvorgaben werden unterstützt.

Wir halten jedoch fest, dass der Vorschlag der Kommission punkto Definition des zu reduzierenden CO<sub>2</sub> unscharf bzw. widersprüchlich formuliert ist. **Bei den für die Hersteller maßgeblichen Flottenzielen muss es sich um Höchstwerte für das CO<sub>2</sub> aus der Verbrennung von fossilen Kraftstoffen handeln!** Denn nur dieses ist Klima-relevant. Bei jeder anderen Auslegung müssten in der Folge durch entsprechende Regularien sämtliche Brennstoffe, die exothermen Prozessen (Verbrennung) zugeführt werden können, also auch Holz oder Dung, verboten werden.

Diese Definitionsunschärfe und Widersprüchlichkeit spiegeln sich an mehreren Stellen des Entwurfes wider:

- So wird etwa in den Erwägungsgründen behauptet, die strengeren Reduktionsziele sollten technologieneutral erreicht werden. Tatsächlich ist die Erfüllung des 0 Emissions-Kriteriums im Jahr 2035, so wie es die Kommission definiert, ausschließlich mit Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben oder durch Verwendung von Wasserstoff möglich. Das ist genau das **Gegenteil von Technologieneutralität** und bedeutet ein Neuzulassungsverbot von Fahrzeugen mit herkömmlichem Verbrennungsmotor ab 2035.
- Ein Widerspruch besteht auch darin, dass die Kommission explizit die Verwendung von **Wasserstoff als emissionsfrei** klassifiziert. Wenn dieser nachhaltig erzeugte Wasserstoff jedoch aus Gründen der leichteren Transportfähigkeit bzw. Handhabbarkeit durch Verflüssigung und Beifügung von Kohlenstoff zu E-fuels, also synthetische Kraftstoffe, weiterverarbeitet

wird, ist der derselbe Wasserstoff plötzlich nicht mehr emissionsfrei. Das ist nicht nachvollziehbar.

**Nicht der Verbrennungsmotor, sondern die Verbrennung fossiler Kraftstoffe stellt das Problem dar.** Nachhaltig fortschrittliche Biokraftstoffe und e-Fuels sind ebenso CO<sub>2</sub>-neutral wie Elektromotoren. Die Kommission sollte nicht mit dem vorliegenden Entwurf die Chance verpassen, diesem Umstand Rechnung zu tragen. Der ÖAMTC fordert daher eine Änderung der Berechnungsmethodik, die eine Anrechnung von klimaneutralen Kraftstoffen bei den CO<sub>2</sub>-Flottenzielen für Hersteller ermöglicht. Es sind alle Voraussetzungen gegeben, eine **Anrechnung mit geringem administrativem Aufwand umzusetzen**. Erklärungsversuche der Kommission, die im impact assessment für eine mögliche Anrechnung von klimaneutralen Kraftstoffen komplexe Methodiken entwerfen lässt und dann den administrativen Aufwand dieser Methodiken beklagt, erscheinen mehr als fragwürdig.

Die Anrechnungsmöglichkeit von klimaneutralen Kraftstoffen zur Erreichung des Flottenzieles würde zunächst de jure bloß ein Verbot der Verbrennung fossiler Kraftstoffe für neu zugelassene Fahrzeuge ab 2035 bedeuten. Das würde jedenfalls Investitionsanreize setzen, die Investitionssicherheit heben und technische Innovation fördern. Es würde darüber hinaus jedoch **faktisch auch für die Bestandsflotte CO<sub>2</sub> - Emissions-senkend** wirken und die **Erreichung der Klimaziele der EU bzw. auf nationaler Ebene erst ermöglichen**. Denn eine **Erreichung der Klimaziele alleine durch den Austausch der Flotte (E-Fahrzeuge gegen Diesel- und Benzin-Fahrzeuge) ist in dem angestrebten Zeitraum unmöglich**. So rechnet die Kommission selbst bei den Neuzulassungen erst 2030 mit einem BEV-Anteil von rund 50%. Das heißt, dass 2030 anstatt der zu diesem Zeitpunkt – abgeleitet vom Klimazielen – notwendigen 2,5 Millionen BEV's lediglich 750.000 bis 1 Million Stück auf der Straße sind. Wenn keine Möglichkeit geschaffen wird, auch Bestandsfahrzeuge Klima-neutral(er) zu betreiben, würde für die **Regierung** (bzw. den Gesetzgeber) 2030 nur die Möglichkeit bestehen, entweder Strafzahlungen in erheblicher Höhe zu akzeptieren oder **den Halter etwa jedes dritten Bestandsfahrzeug über extreme Kostenerhöhungen zur Aufgabe seines Fahrzeuges zu bewegen**. Es ist nachvollziehbar, dass das zu erheblichen sozialen Verwerfungen führen würde.

Eine Forcierung fortschrittlicher alternativer Kraftstoffe und von e-Fuels im Straßenverkehr alleine durch die Erneuerbare-Energien-Richtlinie, die Energiebesteuerungsrichtlinie und den vorgesehenen zusätzlichen Emissionshandel ist nicht ausreichend. Der **zentrale Hebel für die Weiterentwicklung bzw. Massenproduktion erneuerbarer Kraftstoffe sind die Flottenziele**. Im Übrigen würde die regulative Festschreibung, dass e-Fuels in Luft- und Schifffahrt höhere Priorität haben, nicht nur eine ineffiziente planwirtschaftliche Marktintervention darstellen, sondern auch die Marktdurchdringung von E-Fuels unnötig verzögern.

Die Kommission lässt sich die Tür zur Anrechnung auch selbst offen, indem im (ab 2026) regelmäßig erscheinenden Fortschrittsbericht auch der potenzielle Beitrag nachhaltiger klimaneutraler Kraftstoffe bewertet werden soll. Falls notwendig, soll ab 2028 die Verordnung auf Basis der Fortschrittsberichte abgeändert werden. Auch die Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen selbst betonte noch am Vorabend der Fit-For-55 Präsentation, dass ein technologieneutraler Ansatz, der den Kfz-Herstellern freistellt, wie die neuen Flottenziele erreicht werden, zu bevorzugen sei.

ÖAMTC - K&M

Wien, im September 2021