

Bundesministerium für Klima, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung II/1 - Mobilitätswende & Digitalisierung
zH Herrn Mag. Robin Krutak
Stubenbastei 5
1010 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-DW | F 05 90 900-269
E up@wko.at
W wko.at/up

per E-Mail: robin.krutak@bmk.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom ...	Unser Zeichen, Sachbearbeiter Up/13/AB/Mi Mag. André Buchegger	Durchwahl 3581	Datum 23.9.2021
--	--	-------------------	--------------------

Vorschlag der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der Verordnung betreffend CO2-Standards für PKW und leichte Nutzfahrzeuge; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Mag. Krutak!

Im Rahmen des European Green Deal (EGD) - konkret mit dem kürzlich vorgelegten Fit for 55 Paket - wird die Energie- und Klimagesetzgebung der EU umfassend überarbeitet. Das EU-Klimagesetz bildet den politischen und rechtlichen Rahmen, um das übergeordnete Ziel Klimaneutralität 2050 bzw. CO₂-Reduktion von mindestens -55 % bis 2030 zu erreichen. Das „Fit-for-55“-Paket zeigt den Weg der Umsetzung. Die WKÖ will dazu beitragen, dass am Ende ein Paket steht, das den Klimaschutzzweck erfüllt und für die Wirtschaft praktikabel und verträglich ist. Dazu benötigt es eine Reihe an Verbesserungen.

Die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) bedankt sich für die Übermittlung des Vorschlags der EK zur Überarbeitung der Verordnung betreffend CO₂-Standards für PKW und leichte Nutzfahrzeuge und nimmt dazu wie folgt Stellung.

I. Allgemeines zum „Fit for 55“ - Paket

Die im „Fit-For-55“-Paket vorgelegten Dossiers zielen darauf ab, die CO₂-Emissionen bis 2030 um 55 % zu reduzieren und danach den Pfad zur Erreichung der Ziele des Pariser Abkommens, insbesondere zur Klimaneutralität ab 2050, einzuschlagen. Die Wirtschaftskammer Österreich steht hinter diesen Zielsetzungen. Das Ziel der Klimaneutralität ist gesetzt, es geht darum den Übergang so zu gestalten, dass es Wachstum generiert und Einbußen vermeidet.

Angesichts der Dimension der Herausforderung werden alle in Betracht kommenden Technologien ihre Beiträge leisten müssen. So braucht es beispielsweise die Umwandlung von CO₂ zu einem Rohstoff, mehr Bahnkapazität für Gütertransporte, Wasserkraft sowie Windkraft

und Fotovoltaik nicht nur auf Dächern. Die Genehmigungsverfahren für die notwendigen Energie- und Verkehrsinfrastrukturprojekte müssen deutlich schneller werden. Diese Bausteine fehlen im Fit for 55-Paket.

Die Frage der Verfügbarkeit nichtfossiler Energieträger in ausreichenden Mengen wäre rasch von der EK anzugehen. Dazu braucht es einen langanhaltenden enormen Investitionsschub. Die EU-Kommission weicht dem Problem der langen Genehmigungsdauern aus. Offenkundig haben die langen Verfahrensdauern auch mit dem Unionsrecht zu tun, da das Interesse an hochwertigen Energiewendeprojekten bei Genehmigungsentscheidungen nicht immer ausreichend gewichtet ist.

Aus unserer Sicht fehlt, dass mit dem Klimaziel gleichrangig das Ziel der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie festgeschrieben wird. Denn die EU-Klima- und Energiepolitik darf kein Hemmschuh für den Wirtschaftsstandort Europa und seine Unternehmen sein, sondern muss immer mit Blick auf den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit formuliert werden. So ist am besten sichergestellt, dass Europa die angestrebte Rolle eines Schrittmachers der globalen Klimaschutzes tatsächlich ausfüllen kann.

II. Allgemeines zum Vorschlag

Die CO₂-Regulierungen des Verkehrssektors müssen technologieoffen ausgestaltet werden. Um die CO₂-Minderungsziele zu erreichen, muss ein breites Bündel an Technologien und Energieträgern genutzt werden. Hierzu zählen neben der batteriebetriebenen Elektromobilität auch der Einsatz von erdgas- und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sowie die Nutzung von modernen Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen. Jede dieser Technologien wird ihren Beitrag leisten, in Summe braucht es ein breites Technologie-Portfolio.

Zu kurz greift es, wenn bei klimafreundlicher Mobilität der Fokus ausschließlich auf Neufahrzeugen liegt. Raschere Ergebnisse sind bei Maßnahmen am Bestand zu erzielen. Hier spielt der Verbrennungsmotor eine zentrale Rolle. Wenn jene Autos, die momentan mit herkömmlichem Benzin oder Diesel betrieben werden, auf saubere Alternativen umgestellt werden, stellt sich ein sofortiger Effekt ein. Ein herkömmliches Fahrzeug, das mit alternativen Kraftstoffen angetrieben wird, ist genauso CO₂-neutral. Technologien faktisch zu verbieten ist der falsche Weg. Für die CO₂-Bilanz ist es unerheblich, wie der Antriebsstrang aussieht.

Der de-facto-Ausschluss von strom- und biobasierten klimaneutralen Treibstoffen bei der Grenzwerteerreichung wird von der EK nicht mit klimapolitischen Argumenten begründet. Derartige Treibstoffe werden in anderen Segmenten des Mobilitätssektors sogar vorgeschrieben. Entsprechend unserer Maxime der Technologievielfalt fordern wir, dass alle entsprechenden Technologieoptionen zur Erreichung der Flottenziele beitragen können.

Bedarfsgerechte Mobilität muss unter Berücksichtigung von Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit auch zukünftig sichergestellt werden. Es braucht eine wirtschaftlich erfolgreiche Mobilitätswende, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu sichern und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zu erhalten.

Der EU-Vorschlag sieht jedoch ein faktisches Verbot von Verbrennungsmotoren vor. Der Wirtschaft sollte die Auswahl der Technologien überlassen werden. Der Markt sollte den

kosteneffizientesten Weg finden, nicht die Politik. Millionen Fahrzeuge werden rund um den Erdball noch länger eingesetzt, für sie würden nichtfossile Energieträger rasch Abhilfe schaffen, die Umstellung auf E-Fahrzeuge kann hier noch Jahrzehnte brauchen, ebenso die Umstellung des Strommixes auf CO₂-freie Stromerzeugungen.

Der Ausschluss von Straßenfahrzeugen von der Anwendung dieser Treibstoffe hemmt das Hochfahren dieser Technologien. Je größer die Nachfrage, desto rascher kommt es durch Skaleneffekte zur Kostendegression. Wenn E-Mobilität der kostengünstigere Weg ist, wird sie sich am Markt durchsetzen.

III. Im Detail

Positiv wird bewertet, dass der Flottengrenzwert für 2025 unverändert bleiben soll sowie die Beibehaltung des Zero- and Low-Emission-Vehicles (ZLEV) Faktors - auch für Plug-in Hybrid Fahrzeuge (PHEV). Dieser sollte aber, anders als im Vorschlag vorgesehen, über das Jahr 2029 hinaus verlängert werden. Der Plug-in Hybrid stellt einen wesentlichen Technologiepfad dar, der auch die Transformation der Zulieferindustrie und der Wertschöpfungsketten ermöglicht. Seine Bedeutung zeigt sich auch im aktuellen Markthochlauf, zahlreiche Fahrzeughersteller (OEM) haben mittlerweile Hybridfahrzeuge im Sortiment.

Das Abschneiden von Technologiepfaden würde zudem die Wahlfreiheit der Verbraucher beeinträchtigen und einen Eingriff in den freien Warenverkehr darstellen.

Die im Entwurf nun vorgesehene Reduktion des maximalen CO₂-Ausstoßes um minus 50 % für leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 steht diametral zu Erwägungsgrund 15 der Verordnung: „Es ist wichtig, dass die Anforderungen zur Minderung der CO₂-Emissionen so festgelegt werden, dass für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben sind.“

Hier sollte ein Ergänzungsfaktor vorgesehen werden, der diese Verschärfung an den Stand des Ausbaus der Ladeinfrastruktur bei leichten Nutzfahrzeugen koppelt. Generell wird eine Koppelung der Reduktionsziele des CO₂-Ausstoßes sämtlicher betroffenen Fahrzeugkategorien an den Stand des Ausbaus der entsprechenden Infrastruktur (Ladestationen, etc.) gefordert.

Zentral für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist - wie bereits eingangs erwähnt - der Einsatz von alternativen Kraftstoffen. Der Hochlauf dieser Bio- und synthetischen Treibstoffe sollte daher durch eine ehrgeizige, aber realistische Beimengungsquote von nachhaltigen Kraftstoffen unterstützt werden. Eine verstärkte Beimengung von nachhaltigen CO₂-neutralen Kraftstoffen (z.B. Biokraftstoffe Generation I, II, und III sowie RFNBOs und RCFs) kann den CO₂-Ausstoß der Flotte deutlich senken.

Abweichende Positionen des Fachverbandes der Fahrzeugindustrie:

Der Fachverband der Fahrzeugindustrie unterstützt ausdrücklich den von der EK gewählten Weg der Nichtanrechnung von E-Fuels auf die CO₂ Flottenziele für Neufahrzeuge und steht gleichzeitig hinter einer ehrgeizigen Steigerung der Beimengungsquote von nachhaltigen Kraftstoffen in der RED III.

Die Bundessparte Industrie erklärt ihre Unterstützung zu diesen Positionen, die von einzelnen Fachverbänden der Industrie jedoch abgelehnt werden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär