

## Stellungnahme

des Umweltbundesamtes zum „*Proposal for amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union’s increased climate ambition*“

LICHTBLAU Günther, HEINFELLNER Holger

September 2021

Das übergeordnete Ziel der globalen Klimapolitik ist die Einhaltung des 2°C-Ziels. Dieses steht im Einklang mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen des Weltklimarates (IPCC) und wurde mit dem Pariser Klimaabkommen vom Dezember 2015 bekräftigt. Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben das Pariser Klimaabkommen geschlossen unterzeichnet und sich damit zur Erreichung dieses Klimaziels verpflichtet. Vor diesem Hintergrund wurden im Dezember 2019 der European Green Deal und im Dezember 2020 Sustainable and Smart Mobility Strategy veröffentlicht. Letztere weist teilweise ambitionierte Ziele zum Hochlauf der Elektromobilität in Europa aus. Im Juli 2021 schließlich hat die Europäische Kommission das Klimapaket Fit for 55 und mit ihm erste konkrete Maßnahmenvorschläge vorgestellt. Das Paket umfasst acht Dossiers und fünf Gesetzesvorschläge zur Überarbeitung und Aktualisierung der ersten relevanten Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Das „Proposal for amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union’s increased climate ambition“ ist Teil dieses Pakets und weist insbesondere verschärfte CO<sub>2</sub>-Ziele für in Europa neuzugelassene Personenkraftwagen (PKW) und leichte Nutzfahrzeuge (LNF) aus. So sollen bis 2030 (im Vergleich zu 2021) die spezifischen Emissionen eines neuzugelassenen Pkw 55 %, jene eines neuzugelassenen LNF um 50 % niedriger sein. Für 2035 gelten für beiden Fahrzeugkategorien -100 %, also praktisch ein Verbot von Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungskraftmaschine.

Die durchschnittliche Nutzungsdauer eines PKW in Österreich beträgt rund 15 Jahre. Darauf aufbauend belegen unterschiedliche Arbeiten des Umweltbundesamtes, dass eine vollständige Elektrifizierung der gesamten österreichischen PKW- und LNF-Flotte von einem Neuzulassungsverbot von verbrennungsmotorisch angetriebenen Fahrzeugen beginnend ebenfalls rund 15 Jahre dauert. Aus diesem Grund sind die verschärften CO<sub>2</sub>-Herstellerziele notwendige Voraussetzung für einen defossilisierten und energieeffizienten PKW- und LNF-Verkehr und in weitere Folge den angestrebten weitgehend dekarbonisierten bzw. klimaneutralen Gesamtverkehr im Jahr 2050.

Im Regierungsprogramm 2020-2024 hat die österreichische Bundesregierung das Ziel der sektorübergreifenden Klimaneutralität bereits für 2040 ausgesprochen. Für dieses nationale Klimaziel sind die neuen CO<sub>2</sub>-Herstellerziele auf europäischer Ebene nicht ausreichend. Es werden aber entscheidende Impulse für die globale Fahrzeugindustrie erwartet, die einen beschleunigten

Hochlauf der Produktionsvolumina lokal emissionsfreier PKW und LNF zur Folge haben. Somit wird auch die Erreichung der nationalen Zielquote von 100 % emissionsfreie PKW- und LNF-Neuzulassungen bis 2030 gemäß Mobilitätsmasterplan 2030 und damit die Erreichung des übergeordneten nationalen Ziels der sektorübergreifenden Klimaneutralität bis 2040 unterstützt.

Aus Sicht des Umweltbundesamtes kritisch zu bewerten ist, dass die Zwischenziele für das Jahr 2025 nicht verschärft wurden und für die Jahre zwischen 2025 und 2030 kein Zielpfad implementiert wurde. Diese Kombination kann dazu führen, dass bis einschließlich 2029 deutlich verzögerter Fortschritt bei der Reduktion der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuzugelassener PKW und LNF verzeichnet und somit die Erreichung des EU Klimaziels für 2030 erschwert wird. Ähnliches gilt für den Zeitraum zwischen 2030 und 2035: auch hier wird keine kontinuierliche Reduktion der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eingefordert. Dies auch deshalb, da eine verzögerte Einführung effizienter Technologie das Carbon Budget belastet und zu höheren Schadkosten durch den Klimawandel beiträgt sowie einen verminderten Anreiz zur Entwicklung und Einführung effizienter Technologie führt.

Darüber hinaus sind derzeit gültige „Flexibilitäten“ für Fahrzeughersteller, wie z.B. das Pooling, also eine Art „Zertifikathandel“ mit Fahrzeugherstellern mit besonders niedrigen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, weiterhin möglich. Auch die Ausnahme von der Verordnung von Fahrzeugherstellern von Kleinserien (weniger als 1.000 Fahrzeuge pro Jahr) bleibt erhalten und der Verordnungsentwurf folgt weiterhin dem Fahrzeugmasse-Prinzip, wodurch Hersteller von Fahrzeugen mit höhere durchschnittlicher Masse geringfügig höhere CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen haben, als Hersteller von Fahrzeugen mit niedrigerer durchschnittlicher Masse. Dies bevorzugt Hersteller größerer und schwerere Fahrzeuge, bei welchen aufgrund der Preisstrukturen teurere effizienzsteigernde Technologien jedoch leichter einzuführen sind. Aus fachlicher Sicht sollte diese Besserstellung größerer Fahrzeuge entfallen.

**Zusammenfassend wird die im Verordnungsentwurf ausgewiesene Verschärfung der Zielvorgaben im Hinblick auf die Erreichung der nationalen und internationalen Klimaziele als notwendig erachtet und auch in ihrem Ausmaß positiv bewertet. Der erwartete positive Effekt der nachgeschärften Zielvorgaben überwiegt dabei die unveränderten und teilweise als kritisch erachteten unveränderten Details der Verordnung, Die Ungleichbehandlung großer und kleiner Fahrzeuge sollte auch aus Ressourcengründen nach Möglichkeit entfernt bzw. entschärft werden.**

#### **Kontakt & Rückfragen:**

DI Günther LICHTBLAU

[guenther.lichtblau@umweltbundesamt.at](mailto:guenther.lichtblau@umweltbundesamt.at)

Ing. Holger HEINFELLNER, Bsc

[holger.heinfellner@umweltbundesamt.at](mailto:holger.heinfellner@umweltbundesamt.at)