

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-ehrgeizigeres-co2-reduktionsziel-schon-2025-machbar-27808705>

Datum: 29.03.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

# ÖAMTC: Ehrgeizigeres CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel schon 2025 machbar

Hersteller in die Pflicht nehmen, Konsumenten dürfen nicht die Zeche zahlen

Heute beraten die EU-Umweltminister in Luxemburg über die Ziele für eine Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bei neuen Pkw und Lieferwagen bis 2030. Aus Sicht des ÖAMTC und seines internationalen Dachverbands FIA gehen die auf dem Tisch liegenden Vorschläge der EU-Kommission, die bis 2025 eine 15 prozentige beziehungsweise bis 2030 eine 30 prozentige Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Neuwagenflotte eines jeden Herstellers vorsehen, nicht weit genug. "Wenn sich der Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neufahrzeugen so fortsetzt wie bisher, ist das alles andere als ambitioniert", stellt Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung, fest. Zudem erscheint dem Mobilitätsclub das Festschreiben von prozentuellen Zielen – basierend auf dem Referenzjahr 2021 – als nicht zielführend. "Um mögliche Tricksereien von vorne herein auszuschließen, schlagen wir für 2025 ein konkretes Emissionsziel von 70g CO<sub>2</sub>/km berechnet auf NEFZ-Basis vor. Das ist engagiert aber erreichbar", so Wiesinger.

Für falsch hält Wiesinger, dass sich die Debatte im EU-Umweltminister-Rat hauptsächlich auf strengere Reduktionsziele im Jahr 2030 konzentriert. "Niemand kann genau vorhersagen, wie rasch technische Weiterentwicklungen und neue Antriebe in den kommenden Jahren vom Markt angenommen werden und welche Auswirkungen das letztlich auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben wird", führt Wiesinger aus. Sinnvoll wäre laut ÖAMTC und FIA daher, das Flottenziel für 2030 erst um das Jahr 2025 festzulegen. Überdies sollte künftig bei der Festlegung von Flottenzielen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Kraftfahrzeuges über seinen gesamten Lebenszyklus, von der Produktion bis zur Verschrottung, berücksichtigt werden.

Generell kommt es für den Mobilitätsclub in der Flottenziel-Debatte darauf an, die Automobilhersteller in die Pflicht zu nehmen. "Alles was jetzt durch zu lasche Flottenziele verabsäumt wird, fällt letztendlich den Konsumenten auf den Kopf", erklärt der ÖAMTC-Interessenvertreter. "Es darf nicht sein, dass Steuererhöhungen, Road Pricing oder City Mauten am Ende des Tages als einzige wirksame Mittel zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Individualverkehr überbleiben, nur weil der europäische Gesetzgeber bei den Automobilherstellern beide Augen zudrückt."