

# ÖAMTC zu CO<sub>2</sub>-Reduktions-Ziel: Für 2025 wäre mehr drin gewesen

Ziele für 2025 wenig ambitioniert, für 2030 möglicherweise überambitioniert

Gestern, Montag, haben sich EU-Rat, Europa-Parlament und Kommission geeinigt, die Autohersteller zu verpflichten, bis 2030 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von neuen Pkw um 37,5 Prozent zu reduzieren. Zwischenschritt auf dem Weg dorthin ist eine Reduktion um 15 Prozent bis 2025. Der ÖAMTC begrüßt zwar generell den Ansatz, die Automobilhersteller durch herausfordernde CO<sub>2</sub>-Flottenziele in die Pflicht zu nehmen, damit später nicht die Konsumenten die Zeche zahlen. Inhaltlich hält der Mobilitätsclub den nun getroffenen Kompromiss jedoch für mäßig sinnvoll. "Setzt sich der Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Neufahrzeugen wie bisher fort, erscheinen die 15 Prozent Einsparungen bis 2025 wenig ambitioniert. Die für 2030 vorgesehene CO<sub>2</sub>-Reduktion um 37,5 Prozent ist hingegen möglicherweise überambitioniert", kritisiert Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung.

Laut Wiesinger könne derzeit niemand präzise vorhersagen, wie rasch technische Weiterentwicklungen und neue Antriebe in den kommenden Jahren vom Markt angenommen werden. Das hochgesteckte Flottenziel für 2030 wirke möglicherweise wie eine versteckte E-Auto-Quote. "Wenn sich die Nachfrage nach Batterie-Fahrzeugen nicht wie erhofft entwickelt, werden die Hersteller – um ihr Flottenziel zu erreichen – herkömmliche Antriebe künstlich verteuern und so das Kaufinteresse auf E-Autos umlenken", befürchtet der ÖAMTC-Interessenvertreter. "Dadurch können Marktverzerrungen entstehen, für die letztlich der Konsument bezahlt."

## Mobilitätsclub kritisiert prozentuelle Absenkungsziele

Auch die Festlegung von prozentuellen Absenkungszielen sieht der Mobilitätsclub kritisch. "Im Referenzjahr 2021 – darauf beziehen sich alle Reduktionsziele – fordert man Trickserien geradezu heraus. Es würde für jeden Hersteller Sinn machen, in diesem Jahr den Flottenausstoß hochzutreiben, damit die Reduktionsziele in den Folgejahren leichter zu erreichen sind", erklärt Wiesinger. "Daher hat der Mobilitätsclub gemeinsam mit seinem internationalen Dachverband FIA für 2025 ein konkretes Emissionsziel von 70g CO<sub>2</sub>/km, berechnet auf NEFZ-Basis, vorgeschlagen. Das wäre ein ambitioniertes, aber erreichbares Ziel. Der Zielwert für 2030 sollte erst um das Jahr 2025 festgelegt werden." 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.