

An die

Europäische Kommission

1047 Bruxelles/Brussels
Belgien

Wien, 04.10.2021

**Betreff: Stellungnahme zum „Fit For 55“-Paket
EK-Vorschlag zur Verordnung betreffend CO₂-Standards für PKW und LNF**

Sehr geehrte Damen und Herren!

1. Ausgangslage

Bis 2050 möchte die EU, dass Europa der erste klimaneutrale Kontinent wird.

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat sich die EU zum Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Als erster Schritt ist es daher notwendig geworden, die Reduktion der Treibhausgase bis 2030 auf 55% gegenüber der Basis 1990 zu erhöhen.

Die Maßnahmen zur Zielerreichung setzen jedoch den Verkehrssektor unter enormen Druck, denn Neuwagen sollen ab 2035 keine Treibhausgasemissionen mehr ausstoßen dürfen.

Dabei ist es nicht nachvollziehbar, warum die EK zur Erreichung der Klimaziele als einzige unterstützenswerte Alternative zu den bisherigen Kraftstoffen nur die E-Mobilität sieht. Denn die Mineralölwirtschaft hat sich sowohl in Österreich als auch EU-weit von Anfang an zu den Pariser Klimaschutzzielen bekannt und begonnen, Flüssig-Brennstoffe aus alternativen Rohstoffen bzw. aus Strom zu entwickeln und zu produzieren.

Die Beibehaltung der Technologiefreiheit, die in den Richtlinien der EU betont wird, wird durch die einseitige Bevorzugung von E-Autos ad absurdum geführt.

Es besteht kein Zweifel, dass ambitionierte Klimaziele so schnell wie möglich erarbeitet und umgesetzt werden müssen.

Aber es muss berücksichtigt werden, dass der Klimawandel ein globales Problem ist, der nur durch globales Handeln wirksam vermindert werden kann.

Die Festlegung eines strengen Reduktionsziels ist daher nur eine „lokale“ Lösung zur Zielerreichung.

Die EU ist nur für etwa 7% der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich, und es bedarf daher einer ausgewogenen Klimapolitik, die sowohl den Wettbewerb der Wirtschaft berücksichtigt als auch die Konsument*innen nicht vor nur mehr schwer leistbare Energieträger stellt oder sogar in die Energiearmut treibt.

Die EK möchte der nächsten Generation einen lebenswerten Planeten zur Verfügung stellen, sollte aber auch bedenken, dass die für den Green Deal vorgesehene 1 Billion Euro auch die nächsten Generationen zur Rückzahlung verpflichtet. Daher sollten die Maßnahmen, die zur Zielerreichung 1,5°C in einem leistbaren Verhältnis zu den Kosten stehen.

Das Fit For 55 Paket ist die Umsetzung des European Green Deal als auch des Europäischen Klimagesetzes, in welchem die Reduktion der Treibhausgase im Ausmaß von 55% festgelegt wurde.

2. EU-Strommix

Der EU-Strommix besteht aus rund

- 25% Atomkraft,
- 37% fossiler Energie und
- 38% erneuerbarer Energie (im Jahr 2020 war der Anteil an erneuerbarer Energie erstmals höher als der fossile Anteil).

Länder mit dem höchsten Anteil an fossiler Stromerzeugung:

- Polen 82%
- Niederlande 72%,
- Griechenland 64%,
- Irland 59%
- Italien 57%.

In Polen und in Tschechien wird mehr als viermal so viel Strom aus fossilen Energieträgern erzeugt als aus erneuerbaren Energien. In Frankreich, in der Slowakei, in Ungarn und in Bulgarien beträgt der Anteil der Nuklearenergie mehr als 40% (AGORA, 2021).

Wenn ab 2030 E-Autos ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden sollen, dann müssen alle EU-Mitgliedsländer eine entsprechende Anzahl an Photovoltaik- und Windkraftanlagen installieren. Die Volatilität bei der Energiebereitstellung steigt mit dem Ausbau von PV- und Windkraftanlagen weiter an.

Denn das ungesteuerte gleichzeitige Laden einer großen Anzahl an Elektrofahrzeugen erzeugt nicht nur zusätzliche Lastspitzen, sondern führt auch zu einer Erhöhung bestehender Spitzen.

Zusammen mit einem europaweiten Stromnetz, welches den Anforderungen stellenweise nicht standhält, sind regionale Blackouts vorprogrammiert.

3. Klimaneutralität

Bei der Produktion von Kraftstoffen sollte der gesamte Lebenszyklus (Well-to-Wheel Ansatz) berücksichtigt werden.

Der aktuelle Tank-to-Wheel Ansatz (Betrieb des Fahrzeuges) ist sowohl für E-Fuels als auch für fortschrittliche Biokraftstoffe irreführend.

Eine Well-to-Wheel Betrachtungsweise berücksichtigt den gesamten Produktionszyklus:

E-Autos: Die Stromerzeugung auf Biomassebasis und deren Nutzung im Verkehr gelten unter bestimmten Voraussetzungen als CO₂-neutral.

Völlig unberücksichtigt bleiben jene Treibhausgase, die bei der Rohstoffgewinnung und-verarbeitung sowie bei Transport und Lagerung der Rohstoffe anfallen. Vorherrschende indirekte Landnutzungsänderungen erschweren oftmals den Produktionsweg und verlängern die Transportwege.

Ebenso unberücksichtigt bleibt, dass der Abbau von Rohstoffen (Seltene Erden) für die Batterien in Drittländern erfolgt, wo der Abbau unter menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen und Kinderarbeit erfolgt und sich daraus eine Importabhängigkeit ergibt, welche bei den fossilen Energieträgern immer kritisiert wurde.

Ebenso mangelt es im vorliegenden Vorschlag an einer Strategie über ein Entsorgungs- oder Recyclingsystem für die Altbatterien. Denn der Recyclinganteil ist derzeit noch gering und der Prozess ist sehr energieintensiv.

Biokraftstoffe:

Während die Stromerzeugung und deren Nutzung auf Basis von Biomasse als klimaneutral gilt, wird die Verbrennung von Biokraftstoffen in Neuwagen nach 2035 verboten. Diese Ungleichbehandlung ist nicht gerechtfertigt.

Lignocellulose Biokraftstoffe geben ebenso wie Biokraftstoffe der ersten Generation bei der Verbrennung nur so viel CO₂ ab wie die Pflanzen früher von der Atmosphäre aufgenommen haben.

Vorteil ist, dass für die Erzeugung von lignocellulosen Biokraftstoffen Nebenprodukte genutzt werden können, wobei der Nutzen von land- und forstwirtschaftlichen Nebenprodukten gering ist.

E-Fuels auf erneuerbare Basis: Hinsichtlich der Stromerzeugung für die Herstellung der E-Fuels gilt das gleiche, wie für die Stromerzeugung für die E-Autos. E-Fuels gelten jedoch unerklärbarer Weise als nicht klimaneutral. Die CO₂ Emissionen, welche bei jeder Verbrennung entstehen, werden vorher entweder

einer beliebigen Emissionsquelle (z. B.: Biogas,-Biomasseanlage) oder der Luft entnommen, sodass es bei der Erzeugung der E-Fuels zu keinen vermehrten CO₂ Emissionen kommt.

Um realistische CO₂-Gesamtwerte zu bekommen, ist daher bei jedem Energieträger die Well-to-Wheel Methode anzuwenden. Jede andere Betrachtungsweise ist für eine globale Reduktion und damit einem Hintanhalten des Klimawandeln hinderlich.

→ Es ist daher sowohl bei den Elektroautos als auch bei den alternativen Kraftstoffen der gesamte Produktionszyklus heranzuziehen.

Außerdem steht dieser Ansatz im Widerspruch zum Vorschlag zur Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED III), in welcher ein Well-to-Wheel Ansatz gefordert wird und erhöht den Anteil der fortschrittlichen Biokraftstoffe für das Jahr 2030, während ihr Einsatz in Neuwagen nach 2035 nicht mehr möglich sein wird. Geld, das in Forschung und Entwicklung investiert wird, geht verloren.

Insgesamt bedeutet die von der EK bevorzugte Elektrifizierung, dass Mitgliedsländer vermehrt den Bau von Atomkraftwerken planen. Kernenergie ist laut IPPC Bericht ebenfalls nicht CO₂-frei. Dabei wird völlig ignoriert, dass die Akzeptanz der Erzeugung von Strom durch Kernenergie EU- und weltweit eine permanente Gefahr eines Reaktorunfalles birgt.

→ Die vorliegende Strategie soll nicht nur die Verwendung des E-Autos an sich zum Inhalt haben, sondern auch die Auswirkungen auf Umwelt und Wirtschaft, berücksichtigen.

4. Stromspeicherung

Von April bis Oktober wird in Österreich (sowie auch in jene EU-Ländern, die bereits Strom zumindest teilweise aus erneuerbaren Energieträgern produzieren) bei einem „Normalwetterjahr“ Überschussstrom produziert. Dem gegenüber wird Österreich aufgrund fehlender Speichermöglichkeit im Winter Nettoimporteur. Das (gleichzeitige) Laden vieler Elektroautos wird daher im Winter aufgrund steigender Nachfrage zum Problem werden.

Speicherkapazität in Form von Strom ist derzeit gering. Zur Erzeugung von E-Fuels kann der Überschussstrom gespeichert und gut genutzt werden - Strom, der sonst einfach abgeregelt oder zu niedrigen Preisen ins Ausland verkauft werden würde

-> Die Speicher- und Pufferkapazität von E-Fuels ist daher ein immens wichtiger Faktor für die Nutzung von Strom.

5. Die Vielseitigkeit und Vorteile von X-to-Liquid

Die Anerkennung der vielfältigen Formen von X-to-Liquid ist maßgeblich für den Erfolg der Erreichung der EU-Klimaziele. Ihre Vorteile sind

- X-to-Liquid können praktisch in der bestehenden Infrastruktur weiter genutzt werden.
- X-to-Liquid lassen sich problemlos herkömmlichen flüssigen Kraft- und Brennstoffen beimischen (von 1 bis 100 %) und die aktuelle Versorgungsinfrastruktur kann zum Verkauf genutzt werden.
- Sie haben auf ältere Fahrzeuge einen Reinigungseffekt, der wiederum zur Effizienzsteigerung und damit zur Reduzierung der CO₂-Emissionen führt.
- X-to-Liquid haben nicht das Entsorgungs- und Recyclingproblem wie eine batterieelektrische Mobilität herbeiführen würde.
- Sie verfügen über eine hohe Energiedichte, deshalb können sie über lange Distanzen kostengünstig transportiert werden und in großem Ausmaß stationär gespeichert werden.
- Sie können im Transport-Bereich eingesetzt werden, wo weder ein Elektro- noch ein Brennstoffzellenantrieb in Frage kommen (Aviation, Schifffahrt, Bau-, Land- und Forstwirtschaft, Schwerlastverkehrs). Zudem können sie als Rohöl-Ersatz in der chemischen Industrie verwendet werden und natürlich in Heizungsanlagen, wo sie einen hohen Effizienzgrad erreichen
- Drittstaaten können mittels Projekte eine klimaneutrale Energieproduktion aufbauen, was die internationale Energiezusammenarbeit und Exportmöglichkeiten unterstützt.
- Mit X-to-Liquid können im Falle eines Blackout Transportfahrten, Heizungen, Notstromversorgungen und industrielle Prozesse aufrechterhalten werden und dienen damit einer sicheren Energieversorgung.
- X-to-Liquid sollen zu einem Energieträgermix im Bereich Verkehr beitragen, sodass in Zukunft PKW und Nutzfahrzeuge mit Strom, aber auch mit auf erneuerbaren Quellen—basierenden Kraftstoffen betrieben werden können. Voraussetzung dafür ist aber jedenfalls die Beibehaltung von Verbrennungsmotoren.

→ Synthetisch erzeugte Flüssig-Brennstoffe aus erneuerbaren Quellen, Biokraftstoffe und E-Fuels bedürfen einer expliziten Aufnahme in die Strategie der EU.

6. Infrastruktur für E-Autos – Strom-Ladenetz

Im „Fit For 55“ Paket beschäftigt sich die EK auch mit dem Aufbau von Ladestationen. Es sei aber auch an dieser Stelle betont, dass das gesamte Strom-Ladenetz rasch aufgebaut werden muss. Die Westeuropäischen Länder befinden sich bereits in einer fortgeschrittenen Phase, aber für die Ost- und Süd-Osteuropäischen Länder stellt diese Verpflichtung schwerwiegende Herausforderungen dar. In diesen EU-Ländern entwickelt sich das Stromnetz deutlich langsamer, was einen alternativen Umstieg ausschließlich auf E-Autos erschwert. In Griechenland gibt es derzeit mehr als 17.000 Pkws pro öffentlich zugängliche E-Ladepunkt unter Berücksichtigung des Gesamtbestands an PKW (Benzin, Diesel, Elektro ua). Die gleiche Zahl in den Niederlanden ist etwas über 100 (VDA, 2021).

7. Kosten

Es gibt viele Faktoren, die den zukünftigen Preis der X-to-Liquid beeinflussen werden – Stromkosten, Wassertransportkosten, Verfügbarkeit. Aber sowie bei allen Energieträgern wird schlussendlich der Markt bestimmen, welcher Preis verlangt werden kann. Dies gilt aber für alle Energieträger. So ist beispielsweise der Preis für Raps stark gestiegen, weil die Produktion des großen Exporteurs Kanada im Jahr 2020 witterungsbedingt stark zurückgegangen ist und China zwischenzeitlich seine Einkäufe verdoppelt hat.

FAZIT

Die Fülle an Regelungen zeigt, dass die Dekarbonisierung, also der gänzliche Umstieg von fossile auf erneuerbare Energie, nur mit enorm hohem Aufwand möglich sein wird.

Es muss dabei die gänzliche Infrastruktur des bisherigen Energiesystems umgestellt werden. Vorzeitige Verbote gefährden den gesamten Umstellungsprozess, wenn die Energieversorgung nicht gewährleistet werden kann. Und diese ist aufgrund der fossilen Energieträger, die in den Mitgliedstaaten zur Anwendung kommen, noch nicht möglich. Damit diese Umstellung auch von der Wirtschaft und den Konsument*innen getragen werden kann, bedarf es einer umsichtigen Strategie.

Wir ersuchen um dringende Berücksichtigung der Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Martin Reichard
IWO Geschäftsführer



Mag. Christa Bezucha-Wendler
IWO Rechtsreferentin