



Parlament
Österreich

IV-168 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

Auszugsweise Darstellung

Mittwoch, 15. März 2023

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

Auszugsweise Darstellung

Mittwoch, 15. März 2023

Tagesordnung

1.) COM(2022) 541 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Behandlung von kommunalem Abwasser (Neufassung)
(127323/EU XXVII.GP)
Hingewiesen wird auf die Stellungnahme des Vorarlberger Landtags vom 1.3.2023.

2.) COM(2022) 542 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung)
(127325/EU XXVII.GP)

3.) COM(2021) 556 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union
(72300/EU XXVII.GP)

Den Ausschussmitgliedern standen folgende Expert:innen zur Verfügung:

- Frau DI Heide Müller-Rechberger (BML)
- Herr DI Thomas Parizek (BMK)
- Herr DI Hans-Jürgen Salmhofer (BMK)
- Herr Dipl.-Ing. Georg Windhofer (Gemeinsamer Ländervertreter)
- Herr Mag. Axel Steinsberg (Wirtschaftskammer)
- Herr Mag. Franz Greil (Arbeiterkammer)

Die Diskussionen rund um das mögliche Aus für Verbrennungsmotoren bei Neuwagen ab 2035 beschäftigten auch den **EU-Ausschuss des Bundesrats** am 15. März 2023. Grund dafür ist ein Verordnungsvorschlag der Kommission zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge. Brüssel will damit Anreize für emissionsfreie Technologien im Automobilssektor bzw. zur Elektrifizierung von Fahrzeugen schaffen. Gegen den Verordnungsvorschlag stellte sich die **FPÖ** mit einem **Antrag auf Stellungnahme**, mit der sie die Bundesregierung auffordern wollte, sich auf europäischer Ebene gegen das Verbot von Benzin- und Dieselfahrzeugen zu positionieren, fand damit bei den **anderen Parlamentsfraktionen** allerdings keine Zustimmung.

Gegenstand der Beratungen im EU-Ausschuss des Bundesrats waren zudem zwei Richtlinienvorschläge der Kommission zur Erreichung der angepeilten Schadstofffreiheit. Dabei geht es um das Sammeln, Behandeln und Einleiten von kommunalem Abwasser sowie um die Luftqualität in der Union.

Kommission will Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge schaffen

Konkret sieht der Kommissionsvorschlag zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Pkw und für neue leichte Nutzfahrzeuge vor, dass das CO₂-Ziel 2030 für Pkw von bisher -37,5 % gegenüber dem Jahr 2021 auf -55 % angehoben wird, jenes von leichten Nutzfahrzeugen von bisher -31 % auf -50 %. Das CO₂-Ziel 2035 von -100 % soll neu eingeführt werden. Die Vorschläge zur Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften sind Teil des sogenannten "Fitfor55-Pakets", wonach die Emissionen der Europäischen Union bis 2030 um 55 % im Vergleich zum Jahr 1990 sinken sollen, wie ein **Vertreter des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** im Ausschuss erklärte. Laut Ministerium sind die neuen Vorgaben essentiell, um die Emissionen im Verkehrssektor europaweit und national zu senken.

Geht es nach der **Arbeiterkammer**, hat Europa den technologischen Wandel des für

Österreichs Beschäftigung wichtigen Automobilssektors verschlafen. Dieser Wandel müsse jedenfalls fair und sozial gestaltet werden, so ein Vertreter im Ausschuss. Man warte auf Vorschläge der Kommission, wie etwa die Produktion von E-Fuel vorangetrieben werden soll. Im Moment sei Elektromobilität für "die Frau oder den Mann mit kleiner Briefftasche" keine Alternative.

Der einzige Grund, warum Verbrennungsmotoren verboten werden sollen, sei das Dogma, dass CO₂ zu einem Klimawandel führe, sagte **Johannes Hübner (FPÖ/W)**. Den "CO₂-Gläubigen" fehle allerdings die Gesamtschau, die Bezeichnung von Elektroautos als emissionsfreie Fahrzeuge sei ein reiner Etikettenschwindel, verwies Hübner auf den CO₂-Ausstoß bei deren Herstellung. In Hinblick auf die CO₂-Bilanz sei es absurd, auf E-Mobilität umzusteigen. Nicht zu verachten seien zudem die Kosten, zumal Elektrofahrzeuge wesentlich teurer als Diesel- oder Benzinfahrzeuge seien. Hinsichtlich anderer Antriebsarten wie Wasserstoff liege für eine zukunftsfähige Alternative noch nichts auf dem Tisch.

Vonseiten der **SPÖ** stellte **Günther Novak (SPÖ/K)** in den Raum, dass alternative Antriebsarten wie E-Fuel bei weitem noch nicht durchdacht und fertiggestellt seien. Die Bevölkerung dürfe nicht auf der Strecke bleiben. Insbesondere bei Elektromobilität hegte er Bedenken in Bezug auf die Umsetzbarkeit in den Städten und ländlichen Regionen sowie hinsichtlich hoher Kosten.

Adi Gross (Grüne/V) und **Karl-Arthur Arlamovsky (NEOS/W)** standen hinter den Vorschlägen der Kommission zur Reduktion der CO₂-Emissionsnormen. "Politiker:innen, die an Verbrennungsmotoren festhalten, verkaufen der Bevölkerung Luftschlösser", so **Arlamovsky**. E-Fuel, Wasserstoff oder synthetisch hergestellte Kraftstoffe hätten einen viel besseren Wirkungsgrad. "Verbrennungsmotoren sind von gestern", schloss sich **Gross** an, in Elektromobilität liege noch viel Potential. Die "Verbrenner-Nostalgie" sei zudem auch wirtschaftspolitisch gefährlich.

Vonseiten der **ÖVP** setzten sich **Sonja Zwagl (ÖVP/N)**, **Ausschussobmann Christian**

Buchmann (ÖVP/St) und **Martin Preiner (ÖVP/N)** für Technologieoffenheit ein. Sie vertraue auf die Innovationskraft und Forschung der Autoindustrie, sagte **Zwazl**, man dürfe in Bezug auf Antriebsmöglichkeiten keine Denkfesseln anlegen. Ziel müsse es bleiben, den Verkehr in Zukunft klimaneutral zu gestalten. Man müsse wegkommen von Ideologien und "Schwarz-Weiß-Denken", ergänzte **Buchmann**.
Chancengerechtigkeit müsse es für Menschen im ländlichen Raum geben.

Kommunales Abwasser

Die Kommission will die Vorgaben für das Sammeln, Behandeln und Einleiten von kommunalem Abwasser überarbeiten. Ziel der mehr als 30 Jahre alten Richtlinie ist es, die Umwelt vor schädlichen Auswirkungen durch Einleitungen von kommunalem Abwasser und von Abwasser bestimmter Industriebranchen zu schützen. Die Mitgliedstaaten mussten so etwa bisher sicherstellen, dass das Abwasser aus allen Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohner:innen nach EU-Mindeststandards gesammelt und behandelt wird. Gemäß Evaluierungen wurde die Richtlinie bisher in der gesamten Union "in hohem Maße" eingehalten, wodurch die Freisetzung von Schadstoffen verringert werden konnte.

Handlungsbedarf sieht die Kommission dennoch gegeben, um im Sinne des europäischen Grünen Deals bzw. der angepeilten Klimaneutralität bis 2050 einen besseren Gesundheits- und Umweltschutz zu erreichen, indem Schadstoffeinleitungen aus kommunalen Quellen weiter reduziert werden sollen. Es gebe Verschmutzungen, die nicht von den geltenden Vorschriften umfasst sind, so die Kommission. Dazu gehören Verschmutzungen durch Kleinstädte und Verschmutzungen durch Regenüberläufe, auch Mikroschadstoffe wie Rückstände von Arzneimitteln und Kosmetika sind derzeit nicht von der Richtlinie erfasst. Zur Förderung der Wasserqualität oder Stärkung der Kreislaufwirtschaft sieht der Richtlinienvorschlag strengere Anforderungen als bisher an das Sammeln, Behandeln und Einleiten von Abwasser vor.

Die neuen Vorschriften sollen demnach insbesondere auf eine Energieneutralität des Abwassersektors etwa durch eine Verringerung des Energieverbrauchs und eine Verpflichtung der Industrie zur Behandlung giftiger Mikroschadstoffe mittels Verursacherprinzip abzielen. Auch der Zugang zur Sanitärversorgung in öffentlichen Räumen soll verbessert und eine Überwachung der Gesundheitsparameter im Abwasser verpflichtend werden. Konkret soll der Anwendungsbereich der Richtlinie auf alle Städte mit mehr als 1.000 Einwohner:innen ausgeweitet werden. Die neuen

Vorschriften sollen zudem künftig auch für Regenwasser gelten und die EU-Mitgliedsstaaten werden verpflichtet, integrierte Abwassermanagementpläne in Gemeinden mit mehr 100.000 Einwohner:innen aufzustellen. Kommunale Kläranlagen sollen ihren Energieverbrauch zudem deutlich senken und Energie aus erneuerbaren Quellen erzeugen. Die Hersteller von Arzneimitteln und Kosmetika sollen verpflichtet werden, die Kosten für die Entfernung von Mikroschadstoffen, die aus ihren Produkten stammen und in das Abwasser gelangen, selbst zu tragen.

Bedenken der Bundesländer

Die **Bundesländer** hegen Bedenken und sehen einige Vorgaben - etwa in Bezug auf Fristen und Mindestanforderungen - als unrealistisch, unverhältnismäßig bzw. nicht umsetzbar, wie aus einer **einheitlichen Stellungnahme** hervorgeht. Das betrifft etwa die intendierten Abwassermanagementpläne. Gefordert werden "zeitlich realistische" Vorgaben zur Umsetzung. Auch in einer vom **EU-Ausschuss des Bundesrats gefassten Mitteilung mit den Stimmen von ÖVP, Grünen und FPÖ an Brüssel** wird insbesondere die Vielzahl an sogenannten delegierten Rechtsakten, mit denen die Kommission direkt Regelungen vorgeben kann, kritisch gesehen. Es sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, sich so zu organisieren, um vorhandene Organisations- und Verwaltungsstrukturen in den Mitgliedsstaaten optimal nutzen zu können, stärkte der Bundesratsausschuss den Bundesländern in der Mitteilung den Rücken. Hervorgehoben wird dabei die angedachte Festlegung an Mindestanforderungen für die Konzeption, den Betrieb und die Wartung an Kleinkläranlagen sowie deren regelmäßigen Inspektionen. Es handle sich dabei um individuelle Abwassersysteme.

Der im Ausschuss als Auskunftsperson anwesende gemeinsame **Vertreter der Bundesländer** erklärte, dass der Kommissionsentwurf sehr viele Detailpunkte beinhalte, die noch genauer beleuchtet werden müssten und warnte grundsätzlich vor sehr hohen Kosten für Städte und Gemeinden. **Andrea Eder-Gitschthaler (ÖVP/S)** und **Günther Novak (SPÖ/K)** traten dafür ein, die Bedenken der Bundesländer ernst

zu nehmen. Die Änderungen müssten für die Städte und Gemeinden auch verkräftbar sein, so Novak.

Vonseiten des **Landwirtschaftsministeriums** wird die Überarbeitung der kommunalen Abwasserrichtlinie als Investition in die Zukunft grundsätzlich positiv bewertet, wobei es im Detail noch Diskussionsbedarf gebe. Das allgemein hohe Ambitionsniveau der Kommission werde unterstützt, etwa wenn es um die Einbindung kleinerer Gemeinden oder die vierte Reinigungsstufe für Kläranlagen geht, so die Ministeriumsvertreterin im Ausschuss. Kritisch werden vom Ministerium kurze Umsetzungsfristen sowie die vorgeschlagenen Stickstoffgrenzwerte gesehen.

Johannes Hübner (FPÖ/W) sah im neuen Entwurf der kommunalen Abwasserrichtlinie eine Einschränkung, Überwachung und Entdemokratisierung nationaler Entscheidungsprozesse. Gerade in einem Land wie Österreich mit bereits hohen Standards brauche es keine weiteren Vorschriften. Die Mitteilung an Brüssel sei zwar zahnlos, die FPÖ stimme ihr aber zu. Viel besser wäre es, der Bundesregierung ein Mandat zu geben, sich gegen die neuen Vorschläge auszusprechen.

"Wir begrüßen die Richtlinie ausdrücklich", sagte **Adi Gross (Grüne/V)** vonseiten der Grünen. Es handle sich dabei um einen wichtigen Schritt in eine neue Qualitätsstufe der Abwasserreinigung. Die Zustimmung sei kein Widerspruch zu begründeter Detailkritik, teilweise seien Fristen zu knapp angesetzt, so der Bundesrat. Ausdrücklich positiv bewertete er die neue Regelung der Herstellerverantwortung: "Verursacher sollen endlich zur Kassa gebeten werden."

Die beiden betroffenen Branchen der Herstellerverantwortung, nämlich die Kosmetik- und Pharmabranche, hätten keine besondere Freude, sagte ein **Vertreter der Wirtschaftskammer** im Ausschuss. Bürdet man diesen Branchen die Last auf, könnte es etwa im Gesundheitssystem zu erhöhten Kosten kommen. Auch vonseiten des Ministeriums hieß es, dass es zu einer Kostenumwälzung kommen könnte. Durch die

Regelung lohne es sich in Hinkunft für Hersteller allerdings, Produkte mit weniger gefährlichen Wirkstoffen zu erzeugen. Grundsätzlich sollen auch Importeure aus Drittstaaten unter die Regelung fallen.

Andreas Spanring (FPÖ/N) wertete es als unrealistisch, dass etwa die Pharmabranche etwas von "ihren Milliardengewinnen abzweigen" werde. Die Produkte würden teurer werden und die Kund:innen bzw. Steuerzahler:innen müssten mehr zahlen. Die neuen angepeilten Abwasserregelungen würden zudem die Gemeinden finanziell sehr belasten, es gehe hier um Millionenprojekte. Die geplante vierte Reinigungsstufe für Kläranlagen werde die Kommunen sehr treffen, sagte auch **Ingo Appé (SPÖ/K)**.

Karl-Arthur Arlamovsky (NEOS/W) sprach von einer Notwendigkeit zur Überarbeitung der Richtlinie. Auch der Abwassersektor habe einen wesentlichen Anteil am Energieverbrauch.

Saubere Luft in der EU

In der EU sind jährlich 300.000 vorzeitige Todesfälle und eine beträchtliche Zahl nicht übertragbarer Krankheiten wie Asthma, Herz-Kreislauf-Probleme und Lungenkrebs nach wie vor auf Luftverschmutzung zurückzuführen. Eine Neufassung schlägt die Kommission deshalb für die Richtlinie zur Luftqualität und saubere Luft für Europa vor. Damit sollen neben dem Null-Schadstoffziel für das Jahr 2050 Grenz- und Zielwerte für einzelne Luftschadstoffe bis 2030 an die Richtwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) angenähert werden. So sind Zielwerte im Richtlinienvorschlag etwa nur noch für Ozon enthalten, sonst sollen größtenteils Grenzwerte gelten.

Aus Sicht des **Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** sind die ambitionierteren Grenzwerte angesichts von Umwelt- und Gesundheitsaspekten zu begrüßen. Man gehe aber etwa bei den Grenzwerten noch von schwierigen und längeren Verhandlungen aus. Auch **Adi Gross (Grüne/V)** erwartet noch "harte Diskussionen" bei den Grenzwerten.

Die **Vertreter der Arbeiter- und Wirtschaftskammer** sprachen von einem pragmatischen Vorschlag. Während sich die Arbeiterkammer allerdings für die ambitionierteren Grenzwerte ausspricht, würde die Wirtschaftskammer auf Zielwerte setzen. Damit seien auch Maßnahmen verbunden, es führe aber nicht zu Vertragsverletzungsverfahren, so der Vertreter im Ausschuss.

Isabella Kaltenegger (ÖVP/St) plädierte dafür, auch Standortaspekte miteinzubeziehen. Durch die neuen Regelungen sollte es zu keiner Standortschwächung in der Union oder für Österreich kommen. Für die SPÖ meinte **Dominik Reisinger (SPÖ/OÖ)**, jede Initiative, die Schafstoffe in der Luft reduziert, sei wichtig. Die Gretchenfrage liege im "Wer" und in den Zeiträumen.

Folgender Antrag auf Mitteilung der ÖVP und Grünen wurde mit den Stimmen von ÖVP, Grünen und FPÖ angenommen:

Antrag auf MITTEILUNG

an die Europäische Kommission, den Rat und das Europäische Parlament

der Bundesräte Mag. Christian Buchmann, Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross, Kolleginnen und Kollegen,

betreffend

COM (2022) 541 final Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Behandlung von kommunalem Abwasser (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR) (127323/EU XXVII.GP)

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 15. März 2023

Der Präsident des Bundesrates wird ersucht, die folgende Mitteilung gemäß § 13b Abs. 9 GO-BR an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Rat zu übermitteln.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

Mitteilung an die Europäische Kommission, den Rat der EU und das Europäische Parlament gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

Am 26. Oktober 2022 hat die Europäische Kommission den Vorschlag zur kommunalen Abwasserrichtlinie COM (2022) 541 final veröffentlicht. Damit soll die bestehende Richtlinie 91/271/EWG des Rates aus dem Jahr 1991 über die Behandlung von kommunalem Abwasser überarbeitet werden. Die Europäische Kommission hat Defizite und Herausforderungen bei der geltenden Richtlinie identifiziert, welche sie mit dem vorliegenden Legislativvorschlag beseitigen und zugleich die Ziele des Green Deals umsetzen möchte. Primäres Ziel ist es, die Umwelt vor schädlichen Auswirkungen von kommunalen Abwasser und Abwasser bestimmter Industriebranchen zu schützen.

Der EU Ausschuss des Bundesrates unterstreicht die Wichtigkeit des Schutzes der menschlichen Gesundheit sowie des Schutzes der Umwelt und der Gewässer vor schädlichen Auswirkungen von kommunalem Abwasser. EU-Bürgerinnen und Bürger sollen von einer verbesserten Wasserqualität von Flüssen, Seen und Grundwasser profitieren können. In Österreich nimmt dieses Thema einen großen Stellenwert ein

und Österreich ist auch eines von vier Mitgliedstaaten in der EU, das die geltende Richtlinie über die Behandlung von kommunalen Abwasser zu 100% bereits jetzt erfüllt.

Die Regelungen der Umweltpolitik sind laut Artikel 4 Abs. 2 lit e AEUV im Rahmen einer geteilten Zuständigkeit zwischen der Union und den Mitgliedstaaten auszuüben. Grundsätzlich sollte der EU-weite Mehrwert einer Regelung erkennbar sein. Der EU Ausschuss des Bundesrates unterstützt die Intention der Europäischen Kommission im Vorschlag, den Zugang zur Sanitärversorgung für alle in der EU lebenden Menschen zu verbessern. Nach Art. 19 des vorliegenden Vorschlages sollen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um den Zugang zur Sanitärversorgung zu verbessern, insbesondere für gefährdete und marginalisierte Gruppen. Hierzu soll die Errichtung von frei und sicher zugänglichen sanitären Einrichtungen im öffentlichen Raum gefördert werden. Diese Bestrebungen stehen im Einklang mit den Zielen der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung.

Der Zugang zur Sanitärversorgung fällt in Österreich in die Kompetenz der Gemeinden. In diesem Zusammenhang weist der EU Ausschuss des Bundesrates auf die einheitliche Länderstellungnahme gemäß Art. 23d Abs. 2 B-VG vom 13. März 2023 (Verbindungsstelle der Bundesländer) hin, wonach die Schaffung von sanitären Einrichtungen im öffentlichen Raum keine transnationalen Aspekte aufweise und demnach keiner EU-weiten Vorgaben bedürfe, sondern ausreichend auf nationaler bzw. lokaler Ebene geregelt werden könne.

Delegierte Rechtsakte dienen primär dazu, Entscheidungen flexibel und vor allem schneller als im normalen europäischen Gesetzgebungsprozess zu fassen. Die im vorliegenden Legislativvorschlag enthaltene Vielzahl an delegierten Rechtsakten wird jedoch von Seiten des EU-Ausschusses des Bundesrates kritisch gesehen. Es sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, sich so zu organisieren, dass jene in den jeweiligen Mitgliedstaaten vorhandenen Organisations- und Verwaltungsstrukturen optimal genutzt werden.

Hervorzuheben in diesen Zusammenhang die in Art. 4 Abs. 3 des Vorschlages angedachte Festlegung an Mindestanforderungen für die Konzeption, den Betrieb und die Wartung an Kleinkläranlagen sowie die regelmäßigen Inspektionen durch delegierte Rechtsakte. Da es sich dabei um wesentliche Vorgaben für individuelle Abwassersysteme handelt, wird der vorgesehene Rückgriff auf delegierten Rechtsakte in diesem Zusammenhang von Seiten des EU-Ausschusses kritisch gesehen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, als dass Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 2 des Vorschlages ohnehin sicherstellen müssen, dass Kläranlagen so konzipiert, betrieben und gewartet sein müssen, dass für in die Kanalisation eingeleitetes Abwasser vor dem Einleiten in Gewässer mindestens das gleichwertige Behandlungsniveau wie bei der Zweit- und Drittbehandlung gemäß den Art. 6 und 7 des Vorschlages gewährleistet

sein muss.

Folgender Antrag auf Stellungnahme der FPÖ blieb bei der Abstimmung in der Minderheit:

**Antrag auf Stellungnahme
gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG**

des Bundesrates Dr. Johannes Hübner

und weiterer Bundesräte

betreffend TOP 3: COM (2021) 556 final Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (Text von Bedeutung für den EWR) (072300/EU XXVII.GP)

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 15. März 2023

Das Verbot von Benzin- und Dieselfahrzeugen muss verhindert werden!

Jede Politik im Zeichen der „grünen Transformation“ fällt durch Verbote und Mehrbelastungen für den Bürger auf. So auch das von der Europäischen Kommission forcierte Fit-for-55-Paket. Die darin zum Ausdruck kommende Klimapolitik entbehrt jedes Hausverstandes und gefährdet die europäische Wirtschaft, sowie den Wohlstand der Europäer.

Bestandteil des Fit-for-55-Pakets ist der Verordnungsvorschlag COM(2021) 556, in welchem die Europäische Kommission anführt, dass die Automobilbranche 7 Prozent des BIP der EU-Mitgliedstaaten ausmacht und 14,6 Millionen Europäern Arbeit verschafft.¹ Ein Eingriff in diesen Markt zieht folgerichtig enorme Konsequenzen für Millionen von Bürgern nach sich.

Im angeführten Verordnungsvorschlag manifestiert sich der Versuch der Klima-Panikmacher, ihre Traumvorstellung von einer sogenannten emissionsfreien Mobilität

¹ COM(2021) 556 final, S. 2

zu verwirklichen – doch die Realisierung dieses Projektes wird zum Alptraum für die Bürger der europäischen Staaten werden.

In Artikel 1 Absatz 5 des Verordnungsvorschlages ist festgehalten, dass ab dem 1. Jänner 2035 die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen einer Verringerung von 100 Prozent (!) zu 2021 zu entsprechen haben. Die Jahresvorschau des BMK 2022 führt hierzu wortwörtlich an: „Das neue 2035-Ziel von -100 % für Pkw + LNF [Leichte Nutzfahrzeuge] bedeutet ein de facto-Verkaufsende für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge in der EU“.²

Um es auf den Punkt zu bringen: Die Europäische Kommission forciert ein Verbot von Benzin- und Dieselfahrzeugen – mit weitreichenden Folgen für hunderte Millionen Europäer!

Diese gewünschte Planwirtschaft steht einem konstruktiven Wettbewerb der besten Ideen und Technologien diametral entgegen. Man muss sich tatsächlich die Frage stellen, welches Geistes Kind die Europäische Kommission ist, wenn sie in diesem Verordnungsvorschlag – welcher das Verbot historisch erfolgreicher Antriebssysteme zum Ziel hat – davon spricht, dass diese Maßnahme „*technologieneutral*“³ sei.

Keine leistbaren Alternativen

Als Alternativen zu Benzin- und Dieselfahrzeugen benennt die Kommission Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge (COM(2021) 556 final, S. 17). Die Bezeichnung von Elektroautos als emissionsfreie Fahrzeuge ist ein reiner Etikettenschwindel, entstehen doch bei der Stromproduktion ebenso CO₂-Emissionen. Darüber hinaus hält der ADAC fest: „Bei der Lebenszyklus-Analyse kommen die CO₂-Emissionen, die bei der Produktion des jeweiligen Fahrzeugs anfallen, noch hinzu. Hier zeigt sich, dass das Elektroauto einen CO₂-Rucksack mit ins Leben schleppt, der deutlich größer ist als der von Autos mit einem Verbrennungsmotor. Schuld daran hat die energieaufwendige Produktion der Batteriezellen.“⁴

Nicht zu verachten sind außerdem die Kosten. Elektrofahrzeuge sind wesentlich teurer als Diesel- oder Benzinfahrzeuge. Gerade jetzt, in Zeiten explodierender Energiepreise, sollte nicht außer Acht gelassen werden, was diese Preisentwicklung für Bürger bedeutet, welche auf einen Elektroantrieb angewiesen sind. Von der mangelhaften

² Jahresvorschau des BMK 2022, S. 32

³ COM(2021) 556 final, S. 3

⁴ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/info/elektroauto-pro-und-contra/>

Reichweite und dem langwierigen Ladevorgang von Elektroautos ganz zu schweigen.

Auch die weiteren von der Kommission genannten Antriebsarten stellen nicht unbedingt eine zukunftsfähige Alternative dar: *„Tatsächlich wirkt sich [...] die schlechte Energiebilanz der Wasserstoff-Brennstoffzelle gegen die Antriebsart aus. So kommt nur ein Viertel der Ausgangsenergie dem Antrieb zugute, drei Viertel gehen bei der Umwandlung von elektrischer Energie in Wasserstoff, bei Transport, Lagerung und schließlich in der Brennstoffzelle selbst wieder verloren. Zudem ist grüner, also klimaneutral aus erneuerbarer Energie hergestellter Wasserstoff, auf lange Sicht noch Mangelware.“*⁵

Auch Wasserstoff muss unter Energieaufwand gewonnen werden, er ist *„teuer und problematisch in der Herstellung und im Transport.“*⁶

Das Trugbild des Elektroautos als emissionsfreies Fahrzeug ist nur ein Teilaspekt einer ganzen Kette an Unannehmlichkeiten, welche eine negative Schlagseite für dieses Antriebssystem bedeuten. Der für den Elektroantrieb notwendige Strom ist nicht nur emissionsbelastet, sondern wird auch aus Atomenergie gewonnen. Wenn sämtliche Bürger der EU-Mitgliedstaaten dazu gezwungen werden, auf Elektrofahrzeuge umzusteigen, würde dies den Strombedarf massiv erhöhen – der größte Profiteur wäre hierbei wohl die europäische Atomindustrie.

Schluss mit der Klima-Panikmache und Mehrbelastungen, Politik mit Hausverstand und für die Interessen der Bevölkerung

Gemeinsam haben die angeführten Alternativen demnach den emissionsfreien Etikettenschwindel und hohe Kosten. Offenbar forciert die Europäische Kommission ein Gesellschaftsmodell, in dem sich nicht jeder ein Fahrzeug leisten kann, unabhängig davon, ob man ein solches für den alltäglichen Bedarf benötigt.

Planwirtschaftliche Methoden unter Missachtung der dadurch entstehenden Mehrbelastungen für den Bürger sind untragbar. Gerade noch rechtzeitig hat sich nun Widerstand gegen das Verbot des Verbrennungsmotors gebildet: Deutschland, Italien, Polen und Bulgarien wollen nicht zustimmen.⁷ Die österreichische Bundesregierung sollte sich diesen EU-Mitgliedstaaten anschließen und gegen die Pläne der Europäischen Kommission Stellung beziehen.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Bundesräte nachstehenden

⁵ Auto Bild 04.03.2022: Taugen Wasserstoff und Brennstoffzelle als Batterie-Alternative?

⁶ Auto Bild 04.03.2022: Taugen Wasserstoff und Brennstoffzelle als Batterie-Alternative?

⁷ <https://www.tagesschau.de/ausland/eu-verbrennerverbot-abstimmung-101.html>

Antrag auf Stellungnahme

gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich auf europäischer Ebene gegen das von der Europäischen Kommission forcierte Verbot von Benzin- und Dieselfahrzeugen zu positionieren und damit einem derartigen Vorschlag eine deutliche Absage zu erteilen.“

Das gegenständliche Vorhaben ist durch ein Bundesverfassungsgesetz umzusetzen, das nach Art. 44 Abs. 2 B-VG der Zustimmung des Bundesrates bedürfte.