

## NOVA-DEBATTE

## ÖAMTC ortet positive Signale

WIEN. Erfreut zeigt sich der ÖAMTC, dass die Steuerreform nun doch im September dieses Jahres im Nationalrat behandelt werden soll. Dadurch soll es auch zu einer Ökologisierung der motorbezogenen Versicherungssteuer und der NoVA kommen. „Durch einen Nationalratsbeschluss im Herbst kann die den Konsumenten durch das neue Messverfahren der Normverbräuche (WLTP) drohende, massive Steuererhöhung endgültig abgewendet werden“, so ÖAMTC-Verkehrswirtschaftsexperte Martin Grasslober (Bild).

## Nachbesserungsbedarf

Bezüglich des von der ehemaligen Regierung präsentierten Gesetzesvorschlags sieht der ÖAMTC allerdings noch Nachbesserungsbedarf. Denn die nach wie vor fehlende Aufkommensneutralität sichere dem Finanzministerium ein Körbergeld von rund 180 Mio. € jährlich.

Insbesondere die vorgeschlagene Erhöhungs-Automatik bei den beiden Steuern stößt auf Kritik. „Statt dieser Automatik plädiert der Mobilitätsclub für die Möglichkeit, Steueranpassungen per Verordnung vornehmen zu können, wenn Neuwagen tatsächlich deutlich effizienter werden.“ (red)



© ÖAMTC/Postl

# Life Cycle-Analyse

Experten-Tool zeigt erstmals Gesamtumweltbilanz aller Pkw-Antriebsarten – von Produktion über Betrieb bis zum Recycling.



© APA/ZB/Hendrik Schmidt

E-Autos sind im Betrieb emissionsfrei – das bedeutet aber nicht, dass sie umweltfreundlicher als Diesel und Benzin sind.

WIEN. Die zukünftige Gestaltung der individuellen Mobilität spielt in Diskussionen rund um den Klimawandel eine große Rolle. Ein Aspekt davon ist die tatsächliche Umweltbilanz unterschiedlicher Antriebsarten über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg.

„Dass ein Elektroauto auf der Straße keinerlei Emissionen produziert, ist klar. Ob es jedoch tatsächlich umweltfreundlicher ist als ein Diesel oder Benzin, konnte bisher nicht eindeutig beantwortet werden“, so ÖAMTC-Cheftechniker Thomas Hametner. Mit der Life Cycle-Analyse hat der Mobilitätsclub daher ein Projekt initiiert, das einen Vergleich von Pkw-Antriebsarten – von der Produktion über den Betrieb bis zum Recycling – ermöglicht.

## Bessere Vergleichbarkeit

Ein Beispiel: Stellt man verschiedene Antriebsarten eines Autos der Golf-Klasse einander gegenüber, zeigt sich, dass das Elekt-

roauto wegen der aufwendigen Batterie-Produktion mit einem größeren CO<sub>2</sub>-Rucksack startet. „Mit dem österreichischen Strommix lässt das E-Auto bei zunehmender Betriebsdauer die anderen Antriebsvarianten jedoch hinter sich“, erklärt der ÖAMTC-Experte.

Das bedeutet aber nicht, dass E-Autos generell umweltfreundlicher sind. Stammt der Lade-Strom beispielsweise nicht vorwiegend aus erneuerbaren Energiequellen, kann sich ein ganz anderes Gesamtbild ergeben und ein Verbrennungsmotor die bessere Bilanz haben als ein Elektroauto.

Würde Diesel beispielsweise alternativ aus Hackschnitzeln erzeugt, wäre man damit ebenfalls umweltfreundlicher unterwegs als mit einem E-Auto.

Die Life Cycle-Analyse berücksichtigt alle Antriebsarten. Auch die für die Produktion des Kfz notwendige Energie, die Herstellung des Kraftstoffs sowie eventuelle Verluste beim Transport

(z.B. durch undichte Pipelines) fließen ein. Variiert werden können u.a. Fahrleistung, Fahrzeuggewicht, Batteriekapazität und Strom-Mix. „Aus diesen Faktoren werden die klimarelevanten Kohlendioxid-, Methan- und Lachgas-Emissionen ermittelt“, erklärt Hametner die Funktionsweise.

## Weiterer Ausbau geplant

In der derzeitigen Entwicklungsstufe können die Emissionen von einzelnen Antriebsarten bestimmt werden – mittelfristig soll die Life Cycle-Analyse aber auch in die Wertung zum Green NCAP, der Umweltbewertung für neue Fahrzeuge, einbezogen werden. Damit wird auch ein Herunterbrechen auf Hersteller und Modell möglich.

Entwickelt wurde das Programm von der Joanneum Research Forschungsgesellschaft unter Leitung von Gerfried Jungmeier im Auftrag von ÖAMTC, dem deutschen Autofahrerclub ADAC und FIA. (red)