

Bundesarbeitskammer  
Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2017-13924  
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen Florian Salzburger, BA/Kn Klappe 1461 Innsbruck, 18.12.2017

**Betreff:** EU-Paket saubere Mobilität – Vorschlag für eine Verordnung für CO<sub>2</sub>-Normen von PKW und leichten Nutzfahrzeugen, die von Herstellern im Jahr 2030 eingehalten werden müssen – COM (2017) 676

**Bezug:** Ihr Mail vom 17.11.2017  
zust. Referent: Franz Greil

Sehr geehrter Herr Mag. Greil,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zum Vorschlag für eine Verordnung für CO<sub>2</sub>-Normen von PKW und leichten Nutzfahrzeugen COM (2017) 676, zum Aktionsplan über die europaweite Infrastruktur für alternative Kraftstoffe COM (2017) 652 sowie zur Beurteilung der Notwendigkeit zur Überprüfung über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz COM (2017) 658 wie folgt Stellung:

Ziel dieses Vorschlages ist es, einen Aktionsplan über die europaweite Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie einen Vorschlag für die Einhaltung von CO<sub>2</sub>-Normen von PKW und leichten Nutzfahrzeugen festzulegen.

Zu COM (2017) 652 „Fördermaßnahmen“:

Da die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet sind Fördermaßnahmen zu ergreifen um die festgelegten Einzel- und Gesamtziele der nationalen Strategierahmen (NPF) zu erreichen wird angeregt, den Schwerpunkt auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu legen, da diese Maßnahme für die Mehrheit der Bevölkerung einen spürbaren Vorteil mit sich bringt. Im Konkreten soll die Förderung für das öffentliche Eisenbahnnetz sowie für die Verwendung von Elektrobussen im Stadtverkehr anstatt einer Förderung von Elektroautos in Privatverwendung vorgezogen werden.

Eine Förderung hinsichtlich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur wird von Seiten der Arbeiterkammer Tirol begrüßt, obwohl die bisher überschaubare Verbreitung von Elektroautos nicht nur an der Anzahl der bestehenden Ladestationen festgemacht werden kann, sondern eher der Tatsache geschuldet ist, dass die Anschaffungskosten der jeweiligen Elektroautos sehr hoch sind. Für den Großteil der Bevölkerung ist unter Bezug eines durchschnittlichen Monatsnettoeinkommens in der Höhe von knapp 1.500,-- Euro nicht annähernd realistisch sich ein Elektroauto anzuschaffen.

Zu COM (2017) 652 „Integration von Elektrofahrzeugen in das Stromnetz“:

*„Um unnötige Kosten und Verzögerungen bei der Einführung von Elektrofahrzeugen infolge aufwendiger und zeitraubender Investitionen in die Modernisierung der Strominfrastruktur zu vermeiden, sollte das normale Aufladen von Fahrzeugen hauptsächlich dann erfolgen, wenn die Netze nicht ausgelastet sind und genügend Strom produziert wird.“*

Den oben genannten Vorschlag, nämlich Elektrofahrzeuge nur dann aufzuladen, wenn die Netze nicht ausgelastet sind und genügend Strom produziert wird, wird in der Praxis nur schwer umsetzbar sein. Wenn die E-Fahrzeuge die Ansprüche eines herkömmlichen Benzin- bzw. Dieselaautos gerecht werden wollen, dann müssen die Rahmenbedingungen dies auch sicherstellen. Die Autofahrer können es sich im alltäglichen Gebrauch nicht immer aussuchen, wann die Akkus des Fahrzeuges aufgeladen werden. Falls sich die Elektroautos immer mehr und mehr in der Gesellschaft etablieren, wird man zwangsläufig irgendwann an den Punkt kommen, dass die Stromnetze, in welcher Weise auch immer, ausgebaut werden müssen.

Zu COM (2017) 652 „Investitionsförderung – Umfassende Nutzung des TEN-V-Netzkorridoransatzes“:

Ein Ausbau der TEN-V Netzkorridore sowie eine optimale Nutzung der Verkehrsachsen Österreichs, wie beispielsweise der Brenner, wird von der Arbeiterkammer Tirol begrüßt, da es für Binnenländer wie Österreich wichtig ist eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur anbieten zu können. Außerdem wäre dies ein weiterer Schritt in Richtung einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Zu COM (2017) 676:

Im aktuellen Verordnungsvorschlag wird von Seiten der Europäischen Union argumentiert, dass der Anteil des EU-Automobilmarktes weltweit auf knapp 20 % zurückgegangen ist und die europäischen Fahrzeughersteller Gefahr laufen, noch mehr an Bedeutung zu verlieren. Beispielsweise haben China sowie einzelne Bundesstaaten der Vereinigten Staaten von Amerika bereits verpflichtende Quoten für emissionsfreie Fahrzeuge eingeführt. Eine Festlegung etwaiger Grenzwerte für Hersteller ist gewiss eine zielführende Maßnahme, doch müssen hier auch die Automobilproduzenten gewillt sein sich den neuen Gegebenheiten anzupassen. Eine Förderung mittels europäischen Mitteln sollte nicht der einzige Anreizmechanismus sein um sich vermehrt auf Elektroautos, etc. zu konzentrieren. Die

aktuellen CO2-Emissionsstandards haben sicherlich einen Teil zur Reduktion der Schadstoffausstöße beigetragen. Dennoch ist eine weitere Verbreitung von emissionsarmen Fahrzeugen für die Gesundheit der Bevölkerung, wie auch für den Erhalt der Umwelt essentiell. Es muss bei der Festlegung der CO2-Normen sichergestellt werden, dass der Flottendurchschnitt der CO2-Emissionen nach und nach sinkt. Hier muss jedoch festgehalten werden, dass regelmäßige Kontrollen von Seiten der Europäischen Union durchgeführt werden und bei etwaigen Verstößen dem Hersteller gegenüber auch Sanktionen ausgesprochen werden.

Die Arbeiterkammer Tirol nimmt den geplanten Aktionsplan über die europaweite Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, den Vorschlag für eine Verordnung für CO2-Normen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie die Beurteilung der Notwendigkeit zur Überprüfung über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz zur Kenntnis, ersucht jedoch um Berücksichtigung der angeführten Argumente.

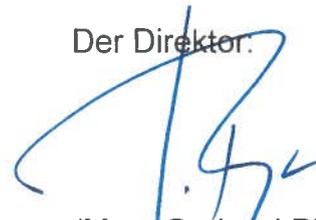
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)