



Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK - II/1 (Mobilitätswende)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Datum
2023-0.245.609	UV/GSt/FG/Hu	Franz Greil	DW 12262	14.04.2023

Vorschlag der Europäischen Kommission für neue CO₂-Standards für Lkw sowie Erweiterung auf Busse (COM(2023) 88 final - 2023/0042 (COD))

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Inhalt des Entwurfs

Schwere Nutzfahrzeuge (SNF) – Lkw und Busse – sind für 25 % der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr verantwortlich und machen 6 % der gesamten Treibhausgas-Emissionen der EU aus. Zur Erreichung der Klimaziele für den Green Deal will die EU-Kommission deshalb die bestehenden CO₂-Standards für Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen ab dem Jahr 2030 verschärfen und auf fast alle Lkw-Segmente (Klein-Lkw, Stadt- und Überland-Busse, Anhänger) ausdehnen. Basierend auf den Werten einer Vergleichsflotte im Jahr 2019/20 müssen bei neuen schweren Nutzfahrzeugen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen pro Kilometer ab 2030 um 45 %, ab 2035 um 65 % und ab 2040 um 90 % gesenkt werden. Darüber hinaus dürfen Stadtbusse ab dem Jahr 2030 nur mehr emissionsfrei erstzugelassen werden. Als emissionsfrei im Sinne dieses Vorschlags gelten der Antrieb mit Strom, Brennstoffzellen und mit Wasserstoff in Verbrennungsmotoren. Hersteller können nicht Bio- und synthetische Kraftstoffe aus erneuerbaren Energiequellen zur Erreichung der CO₂-Flottengrenzwerte verwenden und sollen ab 2030 auch keinen Nachlass mehr bei den Reduktionsvorgaben erhalten, wenn sie einen Mindestanteil an verkauften Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen aufweisen.

Das Wichtigste in Kürze

- Das Verkaufsverbot von neuen Stadtbussen mit fossilem Verbrennungsmotor ab 2030 verschärft die Beschaffungsquote der „Clean Vehicles“- Richtlinie drastisch. Die bis 2025 laufenden EU-Förderungen für ÖV-Betreiber aus der Recovery and Resilience Facility (RFF) müssen mindestens bis 2035 verlängert werden. Ansonsten ist der Betrieb und Ausbau des städtischen Nahverkehrs massiv gefährdet.
- Die Reduktionserfordernisse in Fünfjahresschritten dürfen nicht unter die freiwilligen Verpflichtungen von Herstellern zurückfallen. Für die schnelle Dekarbonisierung von Lkw im Bestand sind ehrgeizige Vorgaben insbesondere für 2030 und 2035 wichtig.
- Ein Verkaufsverbot von neuen Lkw und Bussen mit Verbrennungsmotor sollte zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Ein Stichtag zwischen 2035 und 2040 sollte angestrebt werden.
- Die Berücksichtigung von Versorgungssicherheit und des Best-Bieter-Prinzips bei öffentlichen Vergabeverfahren zur Beschaffung von Bussen ist begrüßenswert. Aber auch der private Sektor der Wirtschaft muss bei der Dekarbonisierung und Versorgungssicherheit verpflichtet werden.
- Die Dekarbonisierung von Bussen und Lkw muss in einen breiten industriepolitischen Rahmen (F&E, Lieferketten-Problematik, Kreislaufwirtschaft, Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe, etc) eingebettet sein.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs

Generelle Bemerkungen

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bekennt sich grundsätzlich zu den Zielsetzungen des Green Deal, die die Dekarbonisierung der EU bis 2050 sicherstellen soll. Der damit verbundene Ausstieg aus den fossilen Energieträgern wird einen tiefgreifenden Wandel der Wirtschaft und der Gesellschaft mit sich bringen, vergleichbar mit der industriellen Revolution. Dieser Prozess muss gerecht und im Sinne der Arbeitnehmer:innen gestaltet werden („Just Transition“). Dazu ist es dringend notwendig, dass alle Maßnahmen so gestaltet werden, dass sie bestmöglich zu hoher Beschäftigung und gerechter Verteilung des Wohlstands beitragen. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass die notwendigen Veränderungen von der Bevölkerung nicht ausreichend mitgetragen werden und in der Folge die Klimaziele nicht erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund muss auch der Schwerlastverkehr seinen Beitrag leisten, der zu 77 % den Güterverkehr in der EU abwickelt. Die BAK verkennt nicht die Bedeutung von technischen CO₂-Vorschriften für energieeffizientere Lkw. Es wird aber darauf hingewiesen, dass eine erfolgreiche Dekarbonisierung des Güterverkehrs umfassender angelegt werden muss. Hierzu gehören die Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum, volle Kostenwahrheit des Lkw bei Infrastruktur- und externen Kosten sowie konsequente europaweite Kontrollen und Einhaltung der gesetzlich oder kollektivvertraglich vorgeschriebenen Sozial- und Lohnungs-

bestimmungen wie etwa der Entsende-RL oder der Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr, der durch schlechte Arbeits- und Entlohnungsbedingungen in den letzten drei Jahrzehnten befeuert wurde. Entscheidend für eine energieeffiziente Abwicklung des Güterverkehrs ist jedoch auch der Ausbau des Schienengüterverkehrs, der ua urch gesetzlich vorgeschriebene Verlagerungsziele gestärkt werden muss. Nur so kann auch eine gesellschaftliche Akzeptanz für den Güterverkehr, insbesondere in sensiblen Alpenregionen, sichergestellt werden.

Emissionsfreie Stadtbusse

Das vorgesehene Zulassungsverbot für Busse mit fossilem Antrieb im städtischen Nahverkehr stellt eine erneute Herausforderung für ÖV-Betreiber dar, da diese in den Zeiträumen 2021-2025 und 2026 bis 2030 ohnehin schon mit kostenintensiven Beschaffungsquoten von emissionsfreien Bussen durch die „Clean Vehicles Richtlinie“ (EU) 2019/1161 konfrontiert sind. Es gilt festzuhalten, dass diese in der Anschaffung erheblich teurer als Diesel-Busse sind und aufwendige Infrastrukturen für Betankung, Garagierung und Bergung nach Unfällen benötigen. Die BAK fordert daher eine Verlängerung der Förderungen aus Mitteln der Recovery and Resilience Facility (RFF), die derzeit nur bis 2025 sichergestellt ist. Dies ist für die Planungssicherheit, den Ausbau und einen qualitativ hochwertigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs notwendig.

Die BAK hält etwaige von der Kommission auszulegende Ausnahmeregelungen („sozioökonomische Kosten-Nutzen-Verhältnis im Hinblick auf bestimmte territoriale Morphologien und bestimmte Wetterbedingungen“ (vgl 3b (2) im Vorschlag) für unklar und legislativ nicht glücklich.

CO₂-Reduktionserfordernisse für Hersteller:innen

Laut Vorschlag müssen Hersteller:innen auf Basis von Werten einer Vergleichsflotte im Jahr 2019/20 bei neuen schweren Nutzfahrzeugen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen pro Kilometer ab 2030 um 45 %, ab 2035 um 65 % und ab 2040 um 90 % reduzieren.

Die BAK stellt hierzu fest, dass der Vorschlag aufgrund der CO₂-Reduktionserfordernisse im Vorschlag, der Einsatzdauer von schweren Nutzfahrzeugen und der Erneuerung der Bestandsflotte eine Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs der EU bis 2050 nicht sicherstellen kann. CO₂-Reduktionserfordernisse müssen auch vor dem Hintergrund gesehen werden, dass europäische Nutzfahrzeughersteller ihre technologische Führungsrolle bei emissionsfreien Antrieben im globalen Wettbewerb verloren haben und durch Vorgaben wieder an die Spitze vorgebracht werden sollten.

Es wird kritisiert, dass das Reduktionserfordernis ab 2030 weit unter den freiwilligen Verpflichtungen großer Hersteller:innen (Scania, Daimler Trucks, Volvo) liegt und eigentlich ab diesem Stichjahr mit 60 Prozent angesetzt werden könnte. Die Vorgaben für 2030 und 2035 sind insbesondere für die Flottenerneuerung im Hinblick auf die Klimaneutralität im Jahr 2050 wichtig. Weiters sollten die unterschiedlichen Fahrzeuguntergruppen im Vorschlag differenziert betrachtet werden. Es ist geradezu unverständlich, warum beispielsweise Klein- und mittelschwere Lkw nicht schon ab 2030 emissionsfrei sein müssen. Gewisse Ausnahmen für „vo-

cational vehicles“ erscheinen regelungstechnisch plausibel. Die Nicht-Einbeziehung von Müllsammelfahrzeugen ist jedoch fragwürdig, da die Clean Vehicles Richtlinie jetzt schon Quoten für die emissionsfreie Beschaffung vorgibt.

In den Erwägungsgründen und der Definition von Elektrofahrzeugen sollte auch klargestellt werden, dass schwere Nutzfahrzeuge nicht nur batteriebetrieben, sondern auch über Oberleitungen betrieben werden können. Der O- oder Trolleybus weist eine reife Technologie auf und kann bei gewissen Problemen (zB. Abhängigkeit von EU-Drittstaaten bei der Batterie und weniger Ressourcenverbrauch bei kostbaren Metallen) eine Lösung für die Zukunft sein.

Eine Festlegung über das Ende von fossilen Antrieben muss aus Sicht der BAK nicht mit diesem Vorschlag festgelegt werden. Eine Beschlussfassung sollte jedenfalls Vorgaben in anderen Wirtschaftsblöcken, insbesondere China, USA und Kalifornien, sowie Erfahrungen mit dem Markthochlauf von emissionsfreien Nutzfahrzeugen berücksichtigen, spätestens jedoch im Jahr 2040 erfolgen.

Versorgungssicherheit und Ausschreibungen für die Beschaffung und Verwendung von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr

Art 3c sieht vor, dass bei Ausschreibungen auch Kriterien für die Nutzung und Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge aufgenommen werden sollen. Diese Verfügbarkeitskriterien sollen im Rahmen der Ausschreibungen mit 15 % bis 40 % gewichtet werden, so dass der Bieter Risiken bei der Versorgungssicherheit, beispielsweise bei der Lieferkette, abdeckt.

Die BAK befürwortet generell ein Abgehen vom Billigstbieterprinzip und eine stärkere Einbeziehung von Sozial- und Beschäftigungskriterien im öffentlichen Beschaffungswesen. Die Berücksichtigung von Versorgungssicherheit ist begrüßenswert, sollte aber nicht ausschließlich bei der Beschaffung durch Gebietskörperschaften und öffentliche Unternehmen ansetzen, sondern vordringlich bei den Herstellern beginnen. Strategische Gesichtspunkte bei der Dekarbonisierung von Lkw und Bussen, beispielsweise die Abhängigkeit von EU-Drittstaaten bei Batterien, sollten primär im Rahmen einer grünen Industriepolitik auf gemeinschaftlicher Ebene entwickelt und festgelegt werden. Die BAK verweist hierzu auf ihre Grundsatzposition zum Net Zero Industry Act. Wesentliche Punkte sind:

- notwendige soziale Konditionalitäten für Beihilfen, Förderungen und Umsetzungsmaßnahmen, dazu gehören vor allem Standort- und Beschäftigungsgarantien von begünstigten Unternehmen für mehr Planungssicherheit – auch für Arbeitnehmer:innen.
- Ökologische und soziale Standards müssen bei der Vereinfachung des Regulierungs-, Planungs- und Vergaberechts eingehalten werden.
- Bei der Beihilfenpolitik braucht es Augenmaß. Zu befürchten ist eine Verschärfung des schon von Margrethe Vestager und Expert:innen kritisierten Subventionswettkampfs innerhalb der EU, von dem die finanzstarken Mitgliedstaaten überproportional profitieren. Um dies zu vermeiden, braucht es eine "Anti-Alleingang-Regel" und ein "Subventions-Sharing" im Rahmen gemeinsamer Projekte mehrerer Mitgliedstaaten. Be-

triebsbeihilfen und Förderungen nach dem "Gießkannenprinzip" müssen die Ausnahme darstellen, der Schwerpunkt muss bei Anschubinvestitionen mit Schlüsselkonditionalitäten (wie Standort- und Beschäftigungsgarantien) liegen.

- Aus Sicht von Arbeitnehmer:innen ist es zentral, sicherzustellen, dass nationale Steueranreize bzw -vergünstigungen, die auf Basis geänderter Beihilfevorschriften gewährt werden, EU-weit nach einheitlichen Kriterien erfolgen und auch Arbeitnehmer:innen-Interessen berücksichtigen.
- Ein gerechter Zugang zu neuen Finanzmitteln für alle Regionen muss gewährleistet werden, ebenso braucht es einen „Europäischen Souveränitätsfonds“ zum Ausgleich von regionalen Ungleichheiten, die durch Beihilfenwettbewerb verstärkt werden.
- Für die neue Net-Zero Industry Plattform muss den EU-Sozialpartnern ein Teilnahmerecht eingeräumt werden, um eine an Transformations-Kriterien ausgerichtete Governance zu ermöglichen.
- Aus Arbeitnehmer:innen-Perspektive ist ein Recht auf Weiterbildung und die Errichtung von Weiterbildungsfonds, in die auch Unternehmen einzahlen müssen, notwendig. Auch muss eine Offensive für Aus- und Weiterbildung mit rechtlichen Ansprüchen, zB über das Recht Aus- und Weiterbildung während der Arbeitszeit zu erhalten, einhergehen.
- Sozial-, Umwelt- und Menschenrechtsstandards sind in den Mittelpunkt der Außenwirtschaftspolitik zu stellen und konkrete Pläne, wie die Dekarbonisierung des Handels und der sozial-ökologische Umbau der gesamten Wirtschaft vorangetrieben werden können, sind zu erstellen.

Aus Sicht der BAK müssen Beschaffungsquoten von emissionsarmen Nutzfahrzeugen angedacht werden.

Sonstige Bemerkungen

Die EK stellt eindrücklich dar, wie groß die Umweltprobleme sind, die der LKW-Verkehr verursacht. Es ist aber eindimensional, nur bei den Emissionen eines einzelnen und neuen Fahrzeugs anzusetzen, aber vor- und nachgelagerte Prozesse völlig auszublenden. Analog zu den CO₂-Flottengrenzwerten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollten zumindest Ansätze für mehr Kreislaufwirtschaft, Langlebigkeit und Reparaturfähigkeit gerade auch bei schweren Nutzfahrzeugen entwickelt werden. Aus Sicht der BAK ist es vorstellbar, dass Hersteller:innen ein E-Retrofitting von bereits zugelassenen Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotor bei der Erfüllung von CO₂-Reduktionszielen geltend machen können.

Weitere Detailvorschläge sind:

- Schwere und leichte Nutzfahrzeuge werden in der Produktion motorisch derzeit nicht auf die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Autobahnen in den meisten Mitgliedsstaaten abgestimmt. Bei den Verhandlungen zur EURO 7-Abgasnorm könnten durch Vorgaben in diese Richtung relativ leicht CO₂-Einsparpotentiale erschlossen werden.
- Heizung und Klimatisierung bei Stadtbussen sind derzeit nicht in die CO₂-Emissions-erfassung einbezogen sind. Klimafreundliche Lösungen sind auch hier notwendig.
- Bei Anhängern und Sattelanhängern (vgl Art 3 b) ist nicht ersichtlich, ob bei temperaturregeführten Transporten Aggregate zu Zwecken der Kühlung emissionsfrei betrieben werden müssen. Eine Dekarbonisierung durch Rekuperation ist technisch möglich.
- Die Abgrenzung von Kraftfahrzeugen und Motoren im Geltungsbereich der NRMM-Verordnung ((EU) 2016/1628) ist unscharf (Beispiel Bergbau). Emissionsfreie Antriebe bei Fahrzeugen für die Landwirtschaft sollten untersucht werden, da diese auch in der gewerblichen Güterbeförderung auf öffentlichen Straßen von nicht-landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

