



September 2017  
AK Positionspapier

Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“

Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und  
des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge

COM (2017) 279

## Wir über uns

**Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,6 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die BAK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.**

**Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.**

### **Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich**

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 816.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,6 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Rudi Kaske  
Präsident

Christoph Klein  
Direktor

## Die Position der AK im Einzelnen

Mit vorliegendem Vorschlag wird ein EU-weites System für die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von neuen schweren Nutzfahrzeugen eingerichtet. Durch Errichtung einer zentralen Datenbank bei der Europäischen Umweltagentur für alle neu zugelassenen Fahrzeuge ab dem Jahr 2020 soll mehr Transparenz, Innovation und Wettbewerb erreicht werden. Dieser Vorschlag ist eingebettet in klimapolitische Initiativen der EU und Basis für einen neuen CO<sub>2</sub>-Standard der EU für Nutzfahrzeuge. HerstellerInnen von Nutzfahrzeugen müssen demnach mit Hilfe des Software-Tools VECTO die CO<sub>2</sub>-Werte für ihre Fahrzeuge selbst ermitteln und den Behörden übermitteln.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich Initiativen für mehr Treibstoffeffizienz bei Nutzfahrzeugen, weil das prognostizierte Güteraufkommen auf der Straße eine enorme klimapolitische Herausforderung für unsere Gesellschaft darstellt. Vordergründig sind durch den Vorschlag keine arbeitnehmer- und verbraucherpolitischen Interessen berührt, doch schon jetzt ist die Forderung absehbar, dass ein künftiger CO<sub>2</sub>-Standard für LKW Ausgangspunkt für Vergünstigungen bei der Steuer, LKW-Maut sowie anderen öffentlichen Förderungen sein soll und somit nicht nur Hersteller und Käufer von Nutzfahrzeugen betroffen sein werden. Deshalb müssen bei dieser Verordnung Transparenz, Überprüfbarkeit von CO<sub>2</sub>-Angaben durch Dritte sowie öffentliche Kontrolle von Herstellerangaben lückenlos gewährleistet sein. Die Ermittlung unrealistischer CO<sub>2</sub>-Werte bei

PKW-Neuwägen darf sich keinesfalls bei Nutzfahrzeugen wiederholen. In technischer Hinsicht fordert die BAK die Berücksichtigung von Standklimaanlagen und Standheizungen bei der CO<sub>2</sub>-Effizienz vor allem von Sattelzugmaschinen, da LKW-BerufslenkerInnen ohne diese Vorrichtungen bei der Nacht- und Wochenendruhe in der LKW-Kabine den Motor laufen lassen müssen.

### **CO<sub>2</sub>-Effizienz und motorunabhängige Klimatisierung von LKW**

Aus ArbeitnehmerInnensicht ist zu kritisieren, dass beim derzeitigen Entwicklungsstand von VECTO die Verwendung von motorunabhängigen Standklimaanlagen vor allem bei LKW-Sattelzugmaschinen bei der Ausweisung der CO<sub>2</sub>-Effizienz nicht berücksichtigt ist. Die BAK verweist darauf, dass ein Fehlen dieser Anlagen für das Arbeiten und Übernachten in LKW-Kabinen nicht nur aus ArbeitnehmerInnenschutzgesichtspunkten, sondern auch aus umweltpolitischer Sicht inakzeptabel ist. Wenn solche Standklimaanlagen nicht vorhanden sind, müssen BerufslenkerInnen den LKW-Motor im Leerlauf zur Klimatisierung verwenden und verbrauchen bei gesetzlich vorgeschriebene Nacht- und Wochenendruhezeiten bis zu 3.000 Liter Diesel pro Jahr. Die BAK fordert daher, dass LKW-Nutzfahrzeuge mit motorunabhängiger und bestenfalls elektrisch betriebener Klimatisierung diese Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Effizienz bei der Zertifizierung geltend machen und damit gefördert werden können.

### **Zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge (Art 6)**

In der derzeitigen Fassung wird der Zugang der Öffentlichkeit nicht zu allen Dateneinträgen eines Nutzfahrzeugs gewährt. Aus unserer Sicht muss jedoch zumindest für Kontrolltätigkeiten der Kommission und öffentlicher Behörden in Mitgliedstaaten, in denen ein LKW nicht typengeprüft wurde, jederzeit ein voller Zugang zu Daten und der damit verbundenen Input-Faktoren ermöglicht werden. Dies ist aus Gründen der Transparenz und der konkreten Durchführung von Marktüberwachungsuntersuchungen, auch mit Blick auf derzeit ähnlich gelagerte Problemfälle bei PKW, unerlässlich.

### **Datenqualität (Art 7)**

Eine CO<sub>2</sub>-Zertifizierung durch Hersteller ist aus unserer Sicht nur akzeptabel, wenn eine angemessene Kontrolltätigkeit erfolgt. In der derzeitigen Fassung wird dies nur als Möglichkeit der Kommission aufgefasst, die durch eine Durchführungsbefugnis in Art 9 spezifiziert werden kann. Aus Sicht der BAK ist diese rechtliche Basis jedoch nicht ausreichend, um effektive Kontrollen und abschreckende Sanktionen in den Mitgliedstaaten sicherzustellen.

### **Überprüfungen von CO<sub>2</sub>-Zertifizierungen im Real-Fahrbetrieb**

Die BAK vermisst in den operativen Artikeln und Ermächtigungen für zukünftige Beschlüsse jeglichen Ansatz, das Software-Tool VECTO durch Testfahrten im Realbetrieb zu überprüfen bzw weiterzuentwickeln. Dies sollte gerade für LKW-Segmente mit einem hohen Fahrleistungsaufkommen (zB LKW-Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger, Reisebusse) vorgenommen werden.

Für weitere Fragen stehen Ihnen gerne

**Franz Greil**

T: +43 (0) 1 501 651 2262  
franz.greil@akeuropa.eu

**sowie**

**Peter Hilpold**

(in unserem Brüsseler Büro)  
T +32 (0) 2 230 62 54  
peter.hilpold@akeuropa.eu

zur Verfügung.

**Österreichische Bundesarbeitskammer**

Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien, Österreich  
T +43 (0) 1 501 65-0

**AK EUROPA**

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU  
Avenue de Cortenbergh 30  
1040 Brüssel, Belgien  
T +32 (0) 2 230 62 54  
F +32 (0) 2 230 29 73