



„Fit for 55“-Paket II: Vorschläge aus dem Verkehrsbereich

COM (2021) 556
COM (2021) 559
COM (2021) 561
COM (2021) 562

Zusammenfassung

Die Arbeiterkammer unterstützt die ehrgeizige europäische Klimapolitik, weil sie eine lebenswerte Zukunft für die heutigen und die kommenden Generationen sichert. Bei der Gestaltung der zweifellos notwendigen Transformation muss auf die demokratische Beteiligung aller Menschen und auf eine **gerechte Aufteilung der Kosten und der Vorteile** geachtet werden. Daher sieht die AK die aktive Gestaltung dieser Transformation im Sinn der Arbeitnehmer:innen als eine vordringliche politische Herausforderung.

Mobilität ist Voraussetzung für Wohlstand, Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe. Insbesondere Kraftfahrzeuge waren und sind ein wesentlicher Bestandteil der Alltags- und Wirtschaftsmobilität. Aufgrund der absehbaren sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen des Klimawandels hat sich die EU entschlossen, die CO₂-Emissionen insgesamt bis zum Jahr 2050 um 90 % zu reduzieren. Der Verkehr ist aber jener Sektor, in dem die CO₂-Emissionen in den letzten Jahren sogar gestiegen sind. Deswegen muss eine Trendwende in Angriff genommen werden. Aber auch hier geht es um Gerechtigkeit bei den Veränderungsprozessen („Just Transition“). **Es muss für alle vom Strukturwandel Betroffenen eine berufliche und finanzielle Zukunftsperspektive geben.**

Die AK hält grundsätzlich fest, dass der Fokus aller verkehrlichen Maßnahmen des „Fit for 55“-Pakets auf Effizienzsteigerung durch neue Technologien beruht, damit das angestrebte Klimaziel erreicht wird. Diese Grundannahme widerspricht aber den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte. **Das Wachstum beim Verkehr hat schlicht Fortschritte durch technische Effizienz mehr als aufgewogen.** Dieses strukturelle Problem wird aber in den Vorschlägen und den umfangreichen Anlagen nicht berücksichtigt.

Dieses **Verkehrswachstum** wurde und wird angefeuert durch **verschlechterte Arbeitsbedingungen von Beschäftigten im Sektor Verkehr aufgrund einer ruinösen Wettbewerbsideologie**, die vor allem den

Straßengüterverkehr, die Luftfahrt und die Schifffahrt auf Kosten von Mensch und Klima verbilligt. Eine Neubewertung der Arbeit mit klaren Bestimmungen und Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen (Einsatzzeiten, Nächtigungsmöglichkeiten, Zeiten fernab der Familie, usw.), der Entlohnung (gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort) und der Ausbildung (Dauer, Harmonisierung) muss Bestandteil der „Fit for 55“-Strategie sein und von der Kommission endlich mitbedacht werden.

Maßnahmen zur **Vermeidung von Verkehr und der verstärkte Einsatz energieeffizienter Verkehrsträger (Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr) sind aus Sicht der AK prioritär** und bieten sich gerade in dichter besiedelten Regionen an, in denen die Fläche ohnehin beschränkt ist. Auch Maßnahmen in peripheren Regionen, die geeignete Formen eines leistbaren öffentlichen Verkehrs (z.B. Mikro-ÖV oder bedarfsorientierte Angebote als Teil eines integrierten Gesamtsystems) im Sinne einer flächendeckenden öffentlichen Mobilitätsgarantie sicherstellen, müssen als Teil einer nachhaltigen, smarten Verkehrsstrategie stärker betont werden. Die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sollte konsequenter weiterverfolgt und auch ordnungsrechtliche Vorgaben müssen wirksam angewendet werden.

Der Verkehr muss aus Sicht der AK für alle seine Folgekosten aufkommen. Diese externen Kosten werden derzeit nicht von Nutzer:innen, sondern der Allgemeinheit bzw. späteren Generationen getragen. Die AK anerkennt, dass die vorgelegten Vorschläge diese Kosten vermindern können. Aus Gründen der Transparenz und eines fairen Wettbewerbs der einzelnen Verkehrsträger:innen sollte dies aber in den Wirkungsanalysen aufgezeigt und von der Kommission so kommuniziert werden.

Die AK hat darüber hinaus andere geplante Vorhaben der Kommission im Verkehrsbereich, die zur mittelfristigen Erreichung der Klimaziele dienen sollen, [im Detail analysiert](#).

Die Position der AK

„Fit for 55“-Paket im Allgemeinen

Die Arbeiterkammer unterstützt das Ziel der EU-weiten Dekarbonisierung bis 2050. 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. Die AK erkennt an, dass die Kommission bei der Erarbeitung des „Fit for 55“-Pakets diese Gesichtspunkte der Gerechtigkeit, der Verteilung und der Beschäftigung einfließen ließ.

Im vorliegenden Papier legt die AK ihre Position zu denjenigen Rechtsakten vor, die primär auf die Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen im Sektor Verkehr ausgerichtet sind:

- COM (2021) 556: [VO zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge](#)
- COM (2021) 559: [VO über den Aufbau der öffentlichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe](#)
- COM (2021) 561: [VO zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr](#)
- COM (2021) 562: [VO über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung Richtlinie 2009/16/EG](#)

Das Paket an Rechtsvorschlügen ist ein wesentlicher Teil der Umsetzung des Europäischen Grünen Deal, der zum Ziel hat, dass Europa bis 2050 klimaneutral wird, also netto keine Treibhausgase mehr ausstößt,

dass die Belastung der Umwelt und der Verbrauch von Rohstoffen verringert werden, dass gleichzeitig der Wohlstand wächst und dabei niemand zurückgelassen wird.

Um das Ziel der Klimaneutralität bei den Treibhausgasen bis 2050 zu erreichen, muss ein konsequenter Pfad der Verringerung der Emissionen eingeschlagen werden. Auf diesem Weg braucht es ein ehrgeiziges Zwischenziel im Jahr 2030. Das „Fit for 55“-Paket dient der Erreichung dieses Ziels, indem es konkrete Rechtsakte vorschlägt, die direkt oder indirekt eine Verringerung des Ausstoßes an Treibhausgasen um 55 % gegenüber denen im Jahr 1990 bewirken.

1. Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge

Bei den [CO₂-Emissionsnormen für die Hersteller:innen von neuen Personenkraftwagen \(Pkw\) und leichten Nutzfahrzeugen \(LNF\)](#) im Jahr 2030 und 2035 werden neue Vorgaben festgelegt. Diese müssen bei allen ihren neu zugelassenen Fahrzeugen im EU-Binnenmarkt in einem Jahr einen CO₂-Durchschnittswert, auch Flottengrenzwert genannt, erreichen, der auf der EU-Typengenehmigung beruht. Der Vorschlag verschärft den erforderlichen CO₂-Durchschnittswert für das Jahr 2030 bei Pkw auf 55 % (bisher 37,5 %) und bei LNF auf 50 % (bisher 31 %). Ausgangswert hierfür ist das Jahr 2021, bei dem 95 Gramm CO₂ pro Kilometer bei Pkw und 147 Gramm CO₂ pro Kilometer bei LNF eingehalten werden müssen. Im Jahr 2035 dürfen gemäß Vorschlag nur mehr Fahrzeuge verkauft werden, die bei der Typengenehmigung Null Gramm CO₂ aufweisen. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können somit ab diesem Jahr im EU-Binnenmarkt nicht mehr verkauft werden, da im Vorschlag keine Anrechnung klimaneutraler Kraftstoffe (z.B. biologische oder synthetische Kraftstoffe) beim CO₂-Durchschnittswert des Herstellers möglich ist.

Die vorgeschlagenen CO₂-Emissionsnormen für 2030 und 2035 spiegeln jene Werte wider, zu denen sich die großen Autohersteller im Vorfeld freiwillig verpflichtet haben. Aus Sicht der AK sind Fragen der Beschäftigung und eines gerechten Strukturwandels im Schlüsselsektor Automobilwirtschaft prioritär zu behandeln. Eine Koordinierung der Sozialpartner auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten ist für die faire Ausgestaltung des Prozesses unabdingbar. Neue Regulierungsparameter sind notwendig, damit Fahrzeuge künftig klimafreundlicher gebaut und betrieben werden können.

Der Vorschlag muss in einen größeren Rahmen eingebettet werden, der für den beschäftigungs- und industriepolitischen Schlüsselsektor Automobilwirtschaft zur Bewältigung des bevorstehenden Strukturwandels notwendig ist. Hierzu bedarf es abgestimmter Maßnahmen innerhalb und außerhalb des automotiven Sektors, deren Umsetzung zentral für den Erfolg des gesamten Vorschlags ist.

Die AK verweist hierzu auf den [gemeinsamen Aufruf von Gewerkschaften und Verbänden der Automobilwirtschaft vom 7. Juli 2021](#) für einen gerechten Strukturwandel. Mehr öffentliche Mittel, verstärkter sozialer Dialog sowie Unterstützung der Politik bei Maßnahmen sind die wesentlichen Bausteine. Die AK führt hier folgende Maßnahmen an:

- Ambitionierte Aktionsprogramme und Arbeitsstiftungen zur Schulung und Umschulung von betroffenen Arbeitskräften, die neue Beschäftigungsmöglichkeiten im oder außerhalb des automotiven Sektors erlauben. Eine Einbeziehung der Sozialpartner auf betrieblicher und überbetrieblicher Ebene ist bei der Entwicklung und Umsetzung zwingend vorzusehen.
- Erstellung von F&E-Programmen zur Schaffung neuer Wertschöpfungsketten bei Elektro- und Brennstoffzellenantrieben und neuen Dienstleistungen im automotiven Sektor mit Fokus auf besonders betroffene Regionen.
- Ausbau der Ladeinfrastruktur im mehrgeschossigen Wohnbau, auf Sammelparkplätzen- und Garagen im privaten und halböffentlichen Bereich.
- Robuste Eco-Design-Anforderungen von (Nullemissions-)Fahrzeugen zur Sicherstellung einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft.

1.1 Einbeziehung von synthetischen Kraftstoffen in die CO₂-Grenzwertberechnung

Synthetische Kraftstoffe sind vereinfacht flüssige oder gasförmige Kraftstoffe, die mit Strom und CO₂ hergestellt werden. Sofern Strom aus erneuerbaren Energiequellen verwendet wird, ist dieser Treibstoff annähernd klimaneutral. Der Umwandlungsprozess von Strom in Kraftstoff ist aber mit enormen Energieverlusten verbunden. Beim Antrieb über den Verbrennungsmotor entstehen zusätzliche Energieverluste, sodass der batterieelektrische Antrieb in Summe bis um den Faktor 6 energieeffizienter ist. Die AK geht davon aus, dass synthetische Treibstoffe bei neuen Pkw und LNF auch mittelfristig wirtschaftlich und energiepolitisch nicht zweckmäßig sind. Synthetische Kraftstoffe werden voraussichtlich bei Off Road-Motoren mit langer Einsatzdauer (Luftfahrt, Schifffahrt, Baumaschinen, etc.) Verwendung finden. Über ihren Einsatz bei der historischen Pkw-Flotte, also bereits zugelassenen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die bei Klimaneutralität betrieben werden sollen, sind derzeit keine gesicherten Aussagen möglich.

Die AK begrüßt, dass die Kommission gemäß Art 15 (2) in [\(EU\) 2019/631](#) keine Einbeziehung von synthetischen Kraftstoffen in die Ermittlung des künftigen CO₂-Flottengrenzwerts vorgenommen hat.

1.2 Einbeziehung von CO₂-Emissionen, die dem Fahrzeug vor- und nachgelagert sind

Die AK kritisiert, dass als Berechnungsmaßstab für den CO₂-Flottengrenzwert in dem Vorschlag nicht einmal mittelfristig eine Betrachtungsweise der CO₂-Emissionen über den Lebenszyklus („von der Wiege bis zum Grab“) angedacht ist.

Gemäß Art 7 (10) der bestehenden Verordnung [\(EU\) 2019/631](#) muss die Kommission diese bis zum Jahr 2023 entwickeln. Ein solches Instrument könnte viel zur Versachlichung der Diskussion über die Umwelteigenschaften von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor oder Batterie beitragen. Es wird darauf verwiesen, dass bei der derzeit in Ausarbeitung befindlichen [Verordnung über Batterien und Alt-Batterien](#) wesentliche Bestandteile (vor allem CO₂-Fußabdruck von Batterien in E-Auto) bereits erarbeitet werden.

1.3 Überprüfen der bestehenden Regulierungsparameter für den CO₂-Flottengrenzwert

Der EU-weite Flottengrenzwert gilt nicht einheitlich für alle Hersteller. Er wird auch nach dem jeweiligen durchschnittlichen Fahrzeuggewicht auf die Hersteller aufgeteilt, sodass jeder Hersteller seinen eigenen Flottengrenzwert erhält. Liegt das durchschnittliche Fahrzeuggewicht eines Herstellers über dem EU-Durchschnitt, wird sein CO₂-Flottengrenzwert weniger anspruchsvoll.

Aus Sicht der AK widerspricht dieser Regulierungsansatz klar der Zielsetzung von „Fit für 55“ und sollte gestrichen werden. Mehr Gewicht beim Fahrzeug bedeutet schlicht mehr Energieverbrauch.

Es wird auch angemerkt, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz in den letzten Jahrzehnten durch das steigende Verkehrsaufkommen und die zunehmende Zahl hochmotorisierter Fahrzeuge mit vergleichsweise hohem Kraftstoffverbrauch die positiven Effekte mehr als aufgewogen haben.

1.4 Abweichungen realer Energieverbräuche vom Normverbrauch

Verbraucher:innenschutzorganisationen haben erfolgreich durchgesetzt, dass der reale Energieverbrauch von jedem ab 1. Jänner 2021 zugelassen Neuwagen aufgezeichnet wird und für die Kontrolle der Kommission zur Verfügung steht. Die AK fordert hierzu eine jährliche Berichtspflicht der Kommission ab dem Jahr 2025 über Abweichungen, Kontrolle und rechtliche Konsequenzen bei Überschreitungen für Hersteller:innen.

1.5 Informationen für Verbraucher:innen über die Energieeffizienz von Neuwagen

In der Verordnung (EU) 2019/631 wird die Kommission angehalten, spätestens bis zum Jahr 2021 einen neuen Vorschlag zu Verbraucher:inneninformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen vorzulegen. Der Europäische Gesetzgeber hat dies als notwendig erachtet, weil die bestehende Rechtsvorschrift sprichwörtlich aus dem letzten Jahrhundert stammt. Diese kennt beispielsweise weder alternative Antriebsformen, Werbung im Internet, Informationen über den CO₂-Fußabdruck eines Fahrzeuges noch Ansätze zu einer Total Cost of Ownership-Berechnung. Die AK fordert die Kommission auf, endlich einen Vorschlag vorzulegen.

1.6 Lieferkettenproblematik

Nachhaltigkeit bei der Fahrzeugproduktion bedeutet auch, dass Emissionen und Umweltbelastungen nicht einfach aus den Öko-Bilanzen der EU-Mitgliedstaaten „verschwinden“ dürfen, weil Dienstleistungen und Vorprodukte (z.B. Herstellung von stromintensiven Batterien für E-Autos) in anderen Ländern erzeugt werden. Ebenso sind die Kernarbeitsnormen (z.B. Abbau von Erzen, Abfallverwertung, etc.) entlang der gesamten Lieferkette einzuhalten. Die Europäische Kommission hat in Ihrem Vorschlag zu Batterien ein rechtlich verbindliches Verfahren zu „due diligence“ (=erforderliche Sorgfalt) beim Abbau von bestimmten Erzen (v.a. Verbot von Kinderarbeit) vorgeschlagen, das für Unternehmen rechtlich verbindlich ist und von der Zivilgesellschaft eingeklagt werden kann. Die AK fordert ein ähnliches Rechtsregime bei der gesamten Fahrzeugherstellung.

2. Aufbau der öffentlichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wird den Mitgliedstaaten ein neuer EU-Rahmen bei der öffentlich zugänglichen Lade- und Betankungsinfrastruktur vorgegeben. Dieser betrifft Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen, Häfen der Binnen- und maritimen Schifffahrt sowie Flughäfen. Mitgliedstaaten müssen im Wesentlichen Bestimmungen für eine Mindestversorgung am Transeuropäischen Verkehrsnetz und im gesamten Hoheitsgebiet erfüllen. Bei Elektro-Pkw soll sich die Mindestanzahl der öffentlichen Ladestationen nach der Zahl der in einem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge richten. Außerdem sind Bestimmungen über Nutzerinformationen, Bezahlungsmöglichkeiten und die Bereitstellung von Daten für die Öffentlichkeit vorgesehen.

Eine ausreichende und benutzer:innenfreundliche Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe ist ein wesentlicher Baustein im Verkehrssektor, der die Antriebswende bei Fahrzeugen sicherstellt und den Energiebedarf auf Flughäfen sowie Häfen der Binnen- und maritimen Schifffahrt klimafreundlicher abdecken soll. Vor diesem Hintergrund kann die AK den Verordnungsvorschlag grundsätzlich unterstützen und sieht insbesondere beim Verbraucher:innenschutz positive Neuerungen. Die wichtigsten Eckpunkte unserer Position zum Vorschlag sind:

- Preisauszeichnung per kWh an E-Ladestationen und Monitoring ist gut für Verbraucher:innen.
- Die Errichtung einer Wasserstoffinfrastruktur für den Straßenverkehr wird abgelehnt.
- Ladestationen auf Autobahnen sind arbeitnehmer:innenfreundlich zu gestalten. Berufskraftfahrer:innen brauchen einen Stromanschluss für Kühlaggregate bei Lkw während der Nachtruhe.

2.1 Grundsätzliches

Gegenstand dieses Vorschlags ist das Laden und Betanken im öffentlichen Raum. Nur zehn Prozent aller Ladevorgänge finden beispielsweise beim Pkw hier statt. Die meisten Ladevorgänge erfolgen am eigenen Grundstück, in Sammelgaragen im Wohn- oder Nicht-Wohnbereich. Diese Grundstruktur sollte aus unserer Sicht beibehalten werden, weil sie netzdienlich ist. Eine längere Verweildauer auf Sammelparkplätzen ermöglicht längere Ladezeiten und vermeidet kostspielige Lastspitzen für das Netz. Diese Ladeinfrastruktur im nicht öffentlichen Bereich soll demnächst von der Kommission in der Gebäudeenergieeffizienz-Richtlinie, voraussichtlich im Dezember 2021, überarbeitet werden. Wünschenswert sind hier vor allem Erleichterungen für Mieter:innen im mehrgeschossigen Wohnbau, die neue Ladeinfrastruktur für E-Pkw brauchen bzw. errichten wollen.

Zusätzlicher Platzbedarf im öffentlichen Raum ist vor allem in Städten eine sehr knappe Ressource. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur muss dem Rechnung tragen und darf nicht auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer:innen, vor allem des Rad- und Fußverkehrs, erfolgen. Die Ladeinfrastruktur sollte aber so errichtet werden, dass Menschen mit Behinderungen (z.B. Rollstuhl) diese sicher und barrierefrei vom Stellplatz erreichen können. Bei der Überprüfung der nationalen Strategierahmen und Fortschrittsberichte (vgl. Art. 15) sollte dieser Aspekt berücksichtigt werden.

2.2 Ziele für Stromladeinfrastruktur für Pkw (Art. 3)

Die Festsetzung der erforderlichen Mindestanzahl an öffentlich zugänglichen Ladestationen in einem EU-Mitgliedstaat auf Basis der zugelassenen Pkw wird begrüßt. Dieses Kriterium entspricht der subsidiären Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und ermöglicht eine größtmögliche Flexibilität bei der Situierung von Ladestationen.

Die vorgeschlagene Mindestabdeckung auf Autobahnen im Gesamt- und Kernnetz der Transeuropäischen Netze (alle 60 Kilometer ein Ladestandort mit mindestens 300 kW Ladeleistung und einer Ladestation mit 150 kW individueller Ladeleistung ab dem Jahr 2026) ist nicht besonders ehrgeizig und ausbaufähig. Grenzüberschreitendes Reisen mit E-Fahrzeugen wird dadurch nicht gefördert. Die AK regt an, dass neben Kilometer auch noch die Verkehrsstärke oder Verkehrsmenge als Kenngröße herangezogen werden sollte.

2.3 Ziele für Stromladeinfrastruktur für Lkw (Art. 4)

Die AK fordert, dass die Errichtung von Ladestationen für E-Lkw auf Autobahnen nicht verpflichtend sein darf, wenn auf demselben Korridor mit großen Investitionen umweltfreundliche Schienenstrecken im TEN-Kernnetz (z.B. München-Verona mit Brenner-Basis-Tunnel) ausgebaut werden.

Bei der Konzeption und beim Betrieb von „sicheren Parkplätzen“ (Art. 2 Abs. 56 und Art. 4 c) müssen Lkw mit temperaturgeführten Transporten berücksichtigt werden. Stromanschlüsse sollen den elektrischen Betrieb von Kühlaggregaten bei Rast- und Parkplätzen auf Autobahnen ermöglichen, damit die Berufskraftfahrer:innen während ihrer Nachtruhe nicht durch den Lärm und Diesel-Abgase beeinträchtigt werden. Die AK verweist hierzu auf das [einschlägige Pilotprojekt](#), das von der EU-Kommission gefördert wird.

2.4 Benutzer:innenfreundlichkeit und Tariftransparenz (Art. 5 und Art. 18)

Eine einfache und transparente Vergleichbarkeit der Preise durch eine einheitliche mengenbezogene Preisauszeichnung (kWh) ist derzeit weder in Österreich noch Europa selbstverständlich. Dies verunmöglicht Verbraucher:innen die nötige Berechenbarkeit vor Ladevorgängen und erschwert unnötig den Umstieg auf E-Mobilität. Die AK begrüßt daher die verpflichtende Preisauszeichnung beim ad-hoc-Laden. Demnach muss künftig der Preis pro Ladevorgang, Preis pro Minute und Preis pro kWh vom Betreiber verpflichtend eingehalten werden. Das vorgeschriebene Monitoring, insbesondere die Meldepflicht für Betreiber bei ad-hoc-Preisen an eine nationale Meldestelle (Art. 18), wird einen effektiven Beitrag zur Tariftransparenz schaffen.

Für einen möglichst niedrigschwelligen Zugang zu E-Mobilität und Ladevorgängen fordert die AK außerdem eine bargeldlose Bezahlungsmöglichkeit mit allgemein anerkannten Zahlungskarten auch bei Ladestationen unter 50 kW sowie eine Preisauszeichnung nach kW auch bei vertraglichem Laden.

2.5 Infrastruktur zur Wasserstoffbetankung von Straßenfahrzeugen (Art. 6 und 7)

Es ist davon auszugehen, dass „grüner“ Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen nicht in ausreichender Menge erzeugt werden kann und die Industrie (v.a. Stahl, Eisen, Chemie), Luftfahrt und die maritime Schifffahrt bevorzugte Bezahler dieses Kraftstoffes sein werden. Außerdem tritt die AK für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die wesentlich energieeffizientere Schieneninfrastruktur ein. Die AK fordert die ersatzlose Streichung dieser Infrastrukturverpflichtungen.

2.6 Landseitige Stromversorgung in Binnenhäfen (Art. 10)

Die geringen Investitionen für eine landseitige Stromversorgung in Binnenhäfen rechtfertigt nicht nur eine Anlage (vgl. Art. 10), sondern eine Ladeinfrastrukturausstattung, die eine Stromversorgung für alle Schiffe in Binnenhäfen und Schiffsländen bis zum Jahr 2025 ermöglicht. Eine Verwendungspflicht von Strom, wie von der Kommission in Seehäfen vorgeschlagen, sollte zum ehestmöglichen Zeitpunkt vorgeschrieben werden

2.7 Ziele für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge (Art. 12)

Die AK fordert, dass nicht nur die Stromversorgung für stationäre Luftfahrzeuge an Flugsteigen und auf Parkpositionen bereitgestellt wird, sondern Strom auch verwendet werden muss. Diese Infrastruktur sollte auch für alle eingesetzte Off Road-Motoren (Bus, Tankwagen, Flugzeugschlepper, etc.) bereitgehalten und verpflichtend verwendet werden. Arbeitnehmer:innen, die am Flughafenvorfeld arbeiten, dürfen nicht länger krebserzeugenden Emissionen ausgesetzt werden.

3. Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr

Beim [Vorschlag für die Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr](#) wird eine Beimengungspflicht von fortgeschrittenen biogenen- und synthetischen Flugtreibstoffen beginnend ab 2025 festgelegt, die in Fünfjahresschritten erhöht werden soll, bis sie im Jahr 2050 63 % beträgt. Diese betrifft gewerbliche Luftfahrtunternehmen, die Flüge zum Personen- oder Gütertransport innerhalb der EU bzw. mit Anfangs- oder Endpunkt auf einem Flughafen in der EU durchführen. Dieses Beimengungserfordernis soll nur auf EU-Flughäfen gelten, wo das Passagieraufkommen eine Million Passagiere oder das Frachtaufkommen 100.000 Tonnen übersteigt. Davon ausgenommen sind Flughäfen in äußerster Randlage der EU und Flüge mit nicht kommerziellen Zielen (Militär, Polizei, Rettung, Feuerwehr, etc). Darüber hinaus soll eine EU-Agentur geschaffen werden, die die Einhaltung der Beimengungspflichten überwacht und den Konnex zur Einbeziehung der Luftfahrt in den Emissionshandel gewährleisten soll.

Die CO₂-Emissionen der Luftfahrt machen 13 % des Verkehrs bzw. drei Prozent der gesamten Emissionen in der EU aus. Laut Unterlagen zu diesem Vorschlag sollen die Aktivitäten der Luftfahrt bis zum Jahr 2050 noch einmal um knapp 80 % bzw. die Beschäftigung geringfügig ansteigen. Aus diesem Grund hat die AK in der Vergangenheit ein Ende der Privilegien des Flugverkehrs eingefordert. Sie tritt auf nationaler Ebene für eine Erhöhung der Flugticketabgabe und auf EU-Ebene für ein Ende der Umsatzsteuerbefreiung für innereuropäische Flugtickets sowie für eine Besteuerung von Kerosin ein. Unser Grundverständnis für eine klimafreundlichere Luftfahrt ist, dass Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagert werden müssen.

Eine Beimengungspflicht von biogenen und synthetischen Treibstoffen kann einen Beitrag zur Emissionsreduktion leisten, da mittelfristig keine anderen praktikablen Alternativen in der Luftfahrt (z.B. neue Antriebssysteme) zur Verfügung stehen. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die eingesetzten fortschrittlichen Kraftstoffe nicht in Konkurrenz zum Anbau von Lebens- oder Futtermitteln stehen, nicht die Biodiversität gefährden und über ihren Lebenszyklus tatsächlich keine oder fast keine Treibhausgasemissionen verursachen. Die AK stellt jedoch fest, dass weder mit diesem Vorschlag noch mit dem umfangreichen „Fit for 55“-Paket der Weg einer klimaneutralen Luftfahrt im Jahr 2050 explizit aufgezeigt werden kann. Die

Rohstoffaufbringung für fortschrittliche Biokraftstoffe bleibt ungeklärt und mögliche Probleme mit Drittstaaten müssen zeitnah angegangen werden.

Die AK bedauert, dass kleine Privatflugzeuge und Sportflugzeuge nicht einer Beimengungspflicht unterworfen werden. Bei den Ausnahmestimmungen sollten dagegen nicht nur Luftfahrzeuge mit hoheitlichen Aufgaben, sondern auch jene in Ausübung von Aufgaben der Daseinsvorsorge subsummiert werden.

3.1 Definitionen von Flughäfen (Art. 3)

Der Schwellenwert für einen Flughafen (mehr als 1 Million Passagiere), an denen die Beimengungspflicht zur Anwendung kommen soll, ist zu hoch angesetzt und sollte höchstens übergangsweise gelten. Spätestens ab dem Jahr 2030 sollte jeder Flughafen, der von Luftfahrtunternehmen benutzt wird, die im EU ETS erfasst sind, von der Beimengungspflicht erfasst sein.

3.2 Anteil der auf Flughäfen der Union verfügbaren nachhaltigen Flugkraftstoffe (Art. 4)

Die AK begrüßt, dass Biokraftstoffe, die direkt oder indirekt mit dem Anbau von Lebens- und Futtermitteln in Konkurrenz stehen, kategorisch ausgeschlossen werden. Nachhaltige Flugkraftstoffe, gemäß dem Vorschlag, sind entweder Bio- oder synthetische Kraftstoffe, die den Nachhaltigkeitskriterien der (EU) 2018/2001 entsprechen müssen. Aufgrund der Rohstoffbasis können Biokraftstoffe im Wesentlichen nur mit dem Biomasse-Anteil aus Abfällen der Forst-, Siedlungswirtschaft und Industrie sowie mit Mist, Gülle, gebrauchtem Speiseöl und gewissen tierischen Fetten erzeugt werden. In der umfangreichen Anlage zu diesem Dokument kann jedoch nicht glaubhaft dargelegt werden, wie die erforderliche Menge an Biokraftstoffen für die Beimengung in der Luftfahrt erzeugt werden kann. Bei synthetischen Flugkraftstoffen handelt es sich um strombasierte Kraftstoffe nicht biologischer Herkunft aus erneuerbaren Energiequellen. Auch hier kann die Bereitstellung der notwendigen erneuerbaren Energie zur Erzeugung von E-Kerosin nicht dargelegt werden.

3.3 Tankering (Art. 5 und 7)

Mit Tankering wird die Mitnahme von Flugzeugtreibstoff über den Bedarf für den Hinflug hinaus bezeichnet. Anstatt für einen bestimmten Flug nur die benötigte Treibstoffmenge plus

vorgeschriebenen Reserven zu tanken, um „von A nach B“ zu gelangen, wird bei Tankering außerdem noch so viel zusätzlicher Treibstoff mitgenommen, dass am Zielort nicht mehr für den Rück- oder Weiterflug nachgetankt werden muss. Durch Tankering kann Geld gespart werden, wenn die Treibstoffkosten am Zielort erheblich höher sind. Dem Vorteil der Kostenersparnis für den Rückflug steht allerdings – wegen des zusätzlich getankten Treibstoffs und dem folglich höheren Flugzeuggewicht – ein größerer Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß während des Hinfluges gegenüber.

Eine Beimengungspflicht von nur 90 % auf allen Flügen mit Ausgangspunkt auf einem Flughafen in der EU kann als praktikabler Schritt zur Vermeidung von Tankering angesehen werden. Es muss aber eine Klarstellung (Art. 3, 5 und 7) vorgenommen werden, wie diese Bestimmungen konkret für jeden Flug konkret nachverfolgt werden können.

3.4 Drittstaaten

Aus Sicht der AK soll vermieden werden, dass Beimengungsverpflichtungen bei Interkontinental- oder Langstreckenflügen dadurch unterlaufen werden, dass die entsprechenden Flüge auf Flughäfen in benachbarten Drittstaaten zwischenlanden. Um dies zu verhindern und die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Luftfahrtunternehmen nicht zu schwächen, sollten entsprechende Abkommen oder Regelungen mit diesen Drittstaaten, insbesondere der Schweiz, Türkei und dem Vereinigten Königreich, zeitnah in Angriff genommen werden. Bei den Bestimmungen zur Einhaltung und zu Strafen (Art. 11) wird überhaupt nicht angedeutet, wie dies bei Drittstaaten gehandhabt werden soll.

3.5 CO₂-Reduktion am Flughafen

Der Vorschlag bezieht sich nur auf Flugbewegungen. CO₂-Quellen im Bereich des Flughafens, insbesondere Flugzeugabfertigung, Einsatz von Off-Road-Motoren am Flughafen-Vorfeld, stationäre und infrastrukturbezogene Quellen sowie induzierter landseitiger Verkehr bleiben völlig unberücksichtigt. Der Vorschlag zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (COM (2021) 559) sieht lediglich die Bereitstellung von alternativen Kraftstoffen für stationäre Luftfahrzeuge am Flughafen vor.

Ähnlich wie beim Vorschlag zur Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Treibstoffe, der eine Verwendungspflicht von Strom am Liegeplatz in Seehäfen ab dem Jahr 2030 vorschreibt, sollte

dies auf Flughäfen ähnlich geregelt werden. Die AK weist daraufhin, dass bereits heute viele Tätigkeiten (z.B. Busse, Flugzeugschlepper, etc.) klimaneutral durchgeführt werden könnten, aber dennoch so nicht gemacht werden. Im „Fit for 55“-Paket sollte daher ein rechtlich verbindliches Ziel für den klimaneutralen Betrieb von Flughäfen festgelegt werden.

4. Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Bei der Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr soll der Anteil erneuerbarer und kohlenstoffarmer Treibstoffe in der maritimen Schifffahrt vorangetrieben werden. Ab dem Jahr 2025 gilt eine Beimengungspflicht von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen, die alle fünf Jahre von zwei auf 75 % im Jahr 2050 steigt. Diese sind fortschrittliche Biokraftstoffe, die nicht aus Lebens- oder Futtermittel stammen, Biogas, erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischer Herkunft und recycelter CO₂-Brennstoff. Diese Beimengungspflicht gilt für den gesamten Treibstoffbedarf auf Fahrten zwischen zwei Häfen in der EU. Bei Schiffsreisen in oder aus Drittstaaten mit einem Hafen in der EU als Ausgangs- oder Endpunkt muss diese Beimengung nur für den halben Treibstoffbedarf erfüllt werden. Der zweite Pfeiler für eine klimafreundlichere maritime Schifffahrt setzt beim Aufenthalt in den Häfen an. Dort sollen Schiffe ab dem Jahr 2030 für ihren Energiebedarf am Liegeplatz im Hafen nur Strom verwenden dürfen.

Die AK unterstützt die Zielsetzung der Europäischen Kommission. Der Vorschlag kann jedoch die Klimaneutralität der maritimen Schifffahrt bis zum Jahr 2050 nicht überzeugend darlegen. Im Wesentlichen wird bemängelt, dass die Rohstoffbasis bei fortschrittlichen Biokraftstoffen zu gering für den Beimengungsbedarf der maritimen Schifffahrt ist.

Die maritime Schifffahrt verursacht 11 % aller Verkehrsemissionen und vier Prozent der gesamten CO₂-Emissionen der EU. Laut Unterlagen der Kommission zu diesem Dokument sollen aber die CO₂-Emissionen zwischen 2015 und 2030 noch einmal um 30 % anwachsen, obwohl derzeit fast ausschließlich fossile Treibstoffe verwendet werden.

Vor diesem Hintergrund sind die Anstrengungen in diesem Vorschlag und im restlichen „Fit for 55“-Paket zu begrüßen. Da große Schiffe eine lange Einsatzdauer haben und deren Antrieb kurzfristig nicht umgestellt werden kann, muss die Erzeugung und Beimengung

erneuerbarer und kohlenstoffarmer Treibstoffe vorangetrieben werden. Die AK hat aber Zweifel an der Machbarkeit dieses Vorhabens.

Rein nominell kann eine Beimengungsquote von 75 % nicht die angestrebte Klimaneutralität erreichen. Aber auch die Rolle der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Treibstoffe auf diesem Weg ist zu hinterfragen. Laut dem Arbeitsdokument der Kommission sollen im Jahr 2050 fortschrittliche biogene Kraftstoffe mehr als zur Hälfte zu dieser Beimengung beitragen, die den Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie (EU) 2018/2001 entsprechen müssen. Es kann jedoch keineswegs aufgezeigt werden, wie die Rohstoffbasis, im Wesentlichen der Biomasse-Anteil aus Abfällen der Forst-, Siedlungswirtschaft und Industrie sowie Mist, Gülle, gebrauchtes Speiseöl und gewissen tierischen Fetten, für die angestrebte Beimengung gesteigert werden kann.

Die AK lehnt die Herstellung von biogenen Kraftstoffen grundsätzlich ab, da sie aufgrund beschränkter Flächen in Konkurrenz zu Lebensmittel- und Futterpflanzen stehen und die Biodiversität bedrohen. Es wird auf die AK-Studie verwiesen, die exemplarisch bei Biomethan diese Problematik aufzeigt. Aber auch die Potenziale für die Herstellung von grünem Wasserstoff sind durch das begrenzte Potenzial an Erneuerbaren Strom beschränkt.

Begrüßt werden im Vorschlag die Berücksichtigung des gesamten CO₂-Fußabdruckes bei der Bewertung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Treibstoffen („Well to Wake-Prinzip“) und die verpflichtende Verwendung der On-Shore-Stromversorgung am Liegeplatz im Hafen.

Hinterfragt werden sollte allerdings die Befreiung von großen Fischverarbeitungsschiffen bei der Beimengungspflicht.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Franz Greil

T +43 (1) 501 65 12262
franz.greil@akwien.at

In Brüssel:

Peter Hilpold

T +32 (2) 230 62 54
peter.hilpold@akeuropa.eu

Bundesarbeitskammer Österreich

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

www.arbeiterkammer.at

AK EUROPA

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

www.akeuropa.eu

Über uns

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,8 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.