



Neue CO₂-Standards für Lkw sowie Erweiterung auf Busse

COM(2023) 88

Zusammenfassung

- Die AK bekennt sich grundsätzlich zu den Zielsetzungen des Green Deal, der die Dekarbonisierung der EU bis 2050 sicherstellen soll. Dieser Prozess muss gerecht und im Sinne der Arbeitnehmer:innen gestaltet werden („Just Transition“).
- 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. Gerade der Schwerlastverkehr, der zu 77 % den Güterverkehr in der EU abwickelt, muss daher auch seinen Beitrag leisten.
- Eine erfolgreiche Dekarbonisierung des Güterverkehrs muss jedoch umfassend angelegt werden. Hierzu gehören die Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum, volle Kostenwahrheit des Lkw-Verkehrs bei Infrastruktur- und externen Kosten sowie die konsequente europaweite Kontrolle und Einhaltung der gesetzlich oder kollektivvertraglich vorgeschriebenen Sozial- und Entlohnungsbestimmungen.
- Für eine energieeffiziente Abwicklung des Güterverkehrs ist auch der Ausbau des Schienengüterverkehrs entscheidend, der ua durch gesetzlich vorgeschriebene Verlagerungsziele gestärkt werden muss.
- 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 hinter 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. Das Stichdatum sollte zwischen 2035 und 2040 liegen.
- 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.

Die Position der AK

Generelle Bemerkungen

Die AK bekennt sich grundsätzlich zu den Zielsetzungen des Green Deal, der 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 AK 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 Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum, volle Kostenwahrheit des Lkw-Verkehrs bei Infrastruktur- und externen Kosten sowie konsequente europaweite Kontrollen und Einhaltung der gesetzlich oder kollektivvertraglich vorgeschriebenen Sozial- und Entlohnungsbestimmungen wie etwa der Entsende-RL oder der Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr. Dieser wurde nämlich in den letzten drei Jahrzehnten durch schlechte Arbeits- und Entlohnungsbedingungen zusätzlich befeuert. Entscheidend für eine energieeffiziente Abwicklung des Güterverkehrs ist jedoch auch der Ausbau des Schienengüterverkehrs, der ua durch gesetzlich vorgeschriebene Verlagerungsziele gestärkt werden muss. Nur so kann auch die gesellschaftliche Akzeptanz des Güterverkehrs sichergestellt werden, insbesondere in sensiblen Alpenregionen.

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 des 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 bestimmten Mindestanteil an verkauften Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen aufweisen.

CO₂-Reduktionserfordernisse für Hersteller

Laut Vorschlag müssen Hersteller 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 AK 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 gebracht werden sollten.

Dass das Reduktionserfordernis ab 2030 weit unter den freiwilligen Verpflichtungen großer Hersteller

(Scania, Daimler Trucks, Volvo) liegt und eigentlich ab diesem Stichjahr mit 60 % angesetzt werden könnte, ist klar zu kritisieren. Angesichts des Ziels, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, sind insbesondere die Vorgaben für 2030 und 2035 für die Flottenerneuerung wichtig. Weiters sollten die unterschiedlichen Fahrzeuguntergruppen im Vorschlag differenziert betrachtet werden. Geradezu unverständlich ist beispielsweise, warum Klein- und mittelschwere Lkw nicht schon ab 2030 emissionsfrei sein müssen. Gewisse Ausnahmen für „vocational vehicles“ erscheinen regelungstechnisch plausibel. Die Nicht-Einbeziehung von Müllsammelfahrzeugen ist jedoch fragwürdig, da die Clean Vehicles Richtlinie ((EU) 2019/1161) 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.

Das definitive Ende von fossilen Antrieben muss aus Sicht der AK allerdings nicht mit diesem Vorschlag festgelegt werden. Der endgültige Beschluss sollte unbedingt auch Vorgaben in anderen Wirtschaftsböcken, insbesondere in China und den USA bzw Kalifornien, sowie Erfahrungen mit dem Markthochlauf von emissionsfreien Nutzfahrzeugen berücksichtigen, spätestens jedoch im Jahr 2040 erfolgen.

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 2026-2030 durch die Quoten der Clean Vehicles Richtlinie ohnehin schon mit der kostenintensiven Beschaffung von emissionsfreien Bussen konfrontiert sind. Es gilt festzuhalten, dass diese in der Anschaffung erheblich teurer sind als Diesel-Busse und aufwendige Infrastrukturen für Betankung, Garagierung und Bergung nach Unfällen benötigen. Die AK fordert daher eine Verlängerung der Förderungen aus Mitteln der Recovery and Resilience Facility (RFF), die derzeit nur bis 2025 sichergestellt sind.

Dies ist für die Planungssicherheit, den Ausbau und einen qualitativ hochwertigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs notwendig.

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

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

Art 3c sieht vor, dass bei Ausschreibungen auch Kriterien zur 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 AK 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 AK 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 Wettbewerbskommissarin Vestager und Expert:innen kritisierten Subventionswettlaufs 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. Betriebsbeihilfen und Förderungen nach dem „Gießkannenprinzip“ müssen die Ausnahme darstellen, der Schwerpunkt muss bei Anschubinvestitionen mit

Schlüsselkonditionalitäten (wie Standort- und Beschäftigungsgarantien) liegen.

- Es ist sicherzustellen, dass nationale Steueranreize bzw. -vergünstigungen, die auf Basis geänderter Beihilfavorschriften gewährt werden, EU-weit nach einheitlichen Kriterien erfolgen und auch die Interessen von Arbeitnehmer:innen berücksichtigen.
- Für alle Regionen muss ein gerechter Zugang zu neuen Finanzmitteln gewährleistet sein. Ebenso braucht es einen „Europäischen Souveränitätsfonds“ zum Ausgleich von regionalen Ungleichheiten, die durch Beihilfenwettbewerb verstärkt werden.
- Für die neue Net-Zero Industry Platform muss den EU-Sozialpartnern ein Teilnahmerecht eingeräumt werden. Nur so ist gewährleistet, dass die Governance an umfassenden Transformationskriterien ausgerichtet wird.
- Für Arbeitnehmer:innen ist auch ein Recht auf Weiterbildung zentral. Dazu ist die Errichtung von Weiterbildungsfonds notwendig, in die auch Unternehmen einzahlen müssen. Auch muss eine Offensive für Aus- und Weiterbildung mit rechtlichen Ansprüchen einhergehen, bspw. mit dem Recht auf Aus- und Weiterbildung während der Arbeitszeit.
- Sozial-, Umwelt- und Menschenrechtsstandards sind in den Mittelpunkt der Außenwirtschaftspolitik zu stellen. Erforderlich sind konkrete Pläne, wie die Dekarbonisierung des Handels und der soziale und ökologische Umbau der gesamten Wirtschaft vorangetrieben werden können. Diese müssen zügig erstellt werden.
- Aus Sicht der AK müssen Beschaffungsquoten für emissionsarme Nutzfahrzeuge angedacht werden.

Sonstige Bemerkungen

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

Weitere Detailvorschläge:

- Schwere und leichte Nutzfahrzeuge werden in der Produktion motorisch derzeit nicht auf die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, die in den meisten Mitgliedsstaaten auf Autobahnen gilt, abgestimmt. Bei den Verhandlungen zur EURO 7-Abgasnorm könnten durch entsprechende Vorgaben relativ leicht CO₂-Einsparpotenziale erschlossen werden.
- Heizung und Klimatisierung bei Stadtbussen sind derzeit nicht in die CO₂-Emissionserfassung einbezogen. Auch hier müssen klimafreundliche Lösungen gefunden werden.
- Bei Anhängern und Sattelanhängern (vgl. Art 3 b) ist nicht ersichtlich, ob bei temperaturgeführten 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 (nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen, zB Bergbau). Gerade bei Fahrzeugen für die Landwirtschaft sollten emissionsfreie Antriebe untersucht werden, da diese auch auf öffentlichen Straßen in der gewerblichen Güterbeförderung von nicht-landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Franz Greil

T +43 (0) 1 501 65 12262
franz.greil@akwien.at

In Brüssel:

Florian Wukovitsch

T +32 (0) 2 230 62 54
florian.wukovitsch@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.