



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Grundlagenarbeit, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22-1155
grundlagenarbeit@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

BUNDESARBEITSKAMMER
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: GLA-2023/37/HIPE/JG
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Peter Hilpold

DW: 1154

Innsbruck, 20.03.2023

Betrifft: CO2-Emissionsstandards für Busse und Lkw

Bezug: Ihr Schreiben vom 03.03.2023
zuständiger Referent: Franz GREIL

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur vorgeschlagenen EU-Verordnung über CO2-Standards für neu zugelassene Lkw und Busse wie folgt Stellung:

Der vorliegende Verordnungsvorschlag ist einer von mehreren Vorschlägen, mit denen die EU-Kommission den Grünen Deal Realität werden lassen will. Gerade für Tirol sind dabei die strengeren Flottenziele für die Hersteller von Lkw ein wichtiger Schritt, den Lkw-Verkehr sauberer zu machen und den Anteil von schadstofffreien Lkw und Bussen zu erhöhen. Für transitgeplagte Gebiete wie Tirol sind sauberer werdende Flotten von zentraler Bedeutung, um die verkehrsbedingte Schadstoffbelastung zu senken.

Nichtsdestotrotz ist daran zu erinnern, dass für Tirol eine generelle Überlastung des Autobahnnetzes aufgrund des ständig steigenden Transitverkehrs festzustellen ist, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat und es gerade an Spizentagen zur Einschränkung der Mobilität der ansässigen Bevölkerung kommt. Hinzu kommt die Lärmbelastung, die in Gebirgsregionen ungleich stärker ist als in der Ebene. Dementsprechend sind saubere Flotten keine Lösung der Tiroler Verkehrsproblematik.

Zur Kritik des Verordnungsvorschlages im Detail:

Anwendungsbereich des Verordnungsvorschlags

Gemäß Art 2 Abs b lit ii soll die Verordnung für jene Fahrzeuge keine Anwendung finden, die zwar in der EU produziert werden, jedoch für einen außereuropäischen Markt bestimmt sind. Diese Einschränkung ist nicht nachvollziehbar, wenn die EU glaubhaft ihren Kampf für eine globale Umsetzung des Grünen Deals kämpfen will. Es würde zur Situation führen, dass Lkw in Europa produziert würden, die dort gar nicht in Verkehr gebracht werden dürften. Um die Akzeptanz der Maßnahmen zur Umsetzung des Grünen Deals in der Bevölkerung sicherzustellen, sollte von dieser Ausnahmemöglichkeit Abstand genommen werden. Außerdem steht es diametral zum selbst auferlegten Ziel der EU-Kommission, globale Vorreiterin einer ambitionierten Klimapolitik sein zu wollen.

Null-Emissionen von Stadtbussen

Gemäß Art 3b sollen ab 2030 nur mehr emissionsfreie Stadtbusse eingesetzt werden können. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass der urbane öffentliche Verkehr Vorreiter in Sachen emissionsfreie Mobilität ist, immerhin ist die verkehrsbedingte Schadstoffbelastung in Städten größer als am Land. Gleichzeitig sollte jedoch darauf geachtet werden, dass diese Regelung nicht dazu führt, die Preise für emissionsfreie Fahrzeuge – falls sie in ausreichender Zahl verfügbar sein werden – in astronomische Höhen steigen zu lassen. Aufgrund dieser Regelung könnten nämlich die Produzenten dazu verleitet werden, die Preise deutlich zu erhöhen, da die Verkehrsunternehmen bzw Städte de facto gezwungen sind, diese Fahrzeuge zu kaufen. Dementsprechend sollte bereits in der Verordnung die genaue Beobachtung des Marktes verankert werden, mit klaren Sanktionsmöglichkeiten gegenüber den Produzenten bei ungerechtfertigtem Ausnutzen ihrer Marktmacht.

Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr

Art 3c sieht vor, dass bei Ausschreibungen von Busverkehren 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, der Preis bleibt das dominierende Kriterium bei den Ausschreibungen.

Aus Sicht der AK Tirol ist jede Initiative positiv zu bewerten, die bei Ausschreibungen die Abkehr vom Billigbieterprinzip hin zu einem Bestbieterprinzip vorsieht. Von zentraler Bedeutung sind jedoch auch soziale Kriterien für die Beschäftigten in der Transportbranche. Bekanntlich herrscht EU-weit ein Mangel an Fahrer:innen, der auch vor dem öffentlichen Verkehr in Städten keinen Halt macht. Anstatt das ÖV-Angebot laufend auszubauen, sind manche Städte gar schon gezwungen, aufgrund des Fahrermangels das Angebot einzuschränken. Dementsprechend muss es das Ziel sein, die Attraktivität der Arbeitsplätze im Transport zu steigern, was im Falle von Ausschreibungen am besten durch entsprechende Sozialkriterien erfolgt. Ziel muss

es sein, dass Sozial-, Verfügbarkeits- und Nachhaltigkeitskriterien bei Ausschreibungen die dominierenden Faktoren sind. Billiganbietern auf Kosten seiner Beschäftigten dürfen keine Möglichkeiten geboten werden, Ausschreibungen in Europa zu gewinnen.

Definition schadstofffreier Lkw

Gemäß Erwägungsgrund 9 sind unter emissionsfreien Fahrzeugen batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellen sowie weitere wasserstoffbetriebene Fahrzeuge zu verstehen. Dieser breite Ansatz ist auf europäischer Ebene nachvollziehbar, lässt für Tirol jedoch den Umstand außer Acht, dass der Güterverkehr auf der Straße in direkter Konkurrenz zur Schiene steht. Die von allen Seiten angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, wie es zumindest in Tirol das unbestrittene Ziel ist, wird durch den Ausbau und die Förderung alternativer – wenn auch emissionsfreundlicher Infrastruktur – freilich erschwert. Hierzu ist auch auf die derzeit in Verhandlung befindliche Verordnung zum Ausbau alternativer Ladeinfrastruktur zu verweisen, in der eine verpflichtende Ladeinfrastruktur für Wasserstoff im Abstand von maximal 150 Kilometern entlang der Transeuropäischen Netze vorgeschlagen ist. Die Förderung und der Infrastrukturausbau für neue Technologien auf der Straße sollte zumindest für jene Gebiete eingeschränkt werden, wo unter Einsatz milliardenschwerer Zuwendungen auch von Europäischer Ebene Schienenprojekte verwirklicht werden mit dem Ziel, den Verkehr auf der Straße zu erreichen. Die österreichische Bundesregierung sollte die Verhandlungen dieser Dossiers zumindest nutzen, um Verlagerungsgarantien auf der Brennerachse bei Fertigstellung des Brennerbasistunnels auf europäischer Ebene zu erhalten.

Wir ersuchen Sie, unsere Position in der Stellungnahme der Bundesarbeitskammer zu berücksichtigen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner