



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung I/K 1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 1	Fax 501 65 1	Datum
-	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 2262	DW 2105	07.08.2017

EU-Mobilitätspaket – Emissionen

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer Nutzfahrzeuge – COM (2017) 279

Mit vorliegendem Vorschlag wird ein EU-weites System für die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von neuen 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 CO₂-Standard der EU für Nutzfahrzeuge. HerstellerInnen von Nutzfahrzeugen müssen demnach mit Hilfe des Software-Tools VECTO die CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Angaben durch Dritte sowie öffentliche Kontrolle von Herstellerangaben lückenlos gewährleistet sein. Die Ermittlung unrealistischer CO₂-Werte bei PKW-Neuwägen darf sich keinesfalls bei Nutzfahrzeugen wiederholen. In technischer Hinsicht fordert die BAK die Berücksichtigung von

Standklimaanlagen und Standheizungen bei der CO₂-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.

CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 Inputfaktoren 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 CO₂-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 CO₂-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.

VP Johann Kalliauer
iV des Präsidenten
FdRdA

Melitta Aschauer-Nagl
iV des Direktors
FdRdA