



Parlament
Österreich

IV-177 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Mittwoch, 14. Februar 2024

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Mittwoch, 14. Februar 2024

Ergänzte Tagesordnung

- 1.) Aussprache über aktuelle Fragen in Angelegenheiten der Europäischen Union anlässlich der Präsentation des belgischen Ratsvorsitzprogramms 1. HJ 2024
- 2.) COM(2023) 798 final
Empfehlung für einen Beschluss des Rates über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über institutionelle Lösungen für Abkommen zwischen der EU und der Schweiz mit Bezug zum Binnenmarkt sowie über Abkommen, die die Grundlage für den ständigen Beitrag der Schweiz zum Zusammenhalt der Union und für die Assoziierung der Schweiz mit Programmen der Union bilden
(168540/EU XXVII.GP)
- 3.) COM(2023) 88 final
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956
(135621/EU XXVII.GP)
- 4.) COM(2022) 71 final
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit und zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/1937
(95155/EU XXVII.GP)

Den Ausschussmitgliedern standen folgende Expert:innen zur Verfügung:

Frau Botschafterin Caroline Vermeulen

Frau Stephanie Winkler (BMEIA)

Frau Lisa Rilasciati (WKÖ)

Herr Robin Krutak (BMK)

Herr Franz Greil (AK)

Herr Axel Steinsberg (WKÖ)

Herr Mario Micelli (BMAW)

Herr Felix Mayr (AK)

Herr Marko Pavlovic (WKÖ)

Eingangs berichtete **Ausschussvorsitzender Christian Buchmann** über eingegangene EU-Gesetzgebungsakte und Antwortschreiben:

- ◆ Teile eines Pakets zur Bekämpfung der Schleuserkriminalität
- ◆ Teile eines Pakets für verbesserte Rechte und bessere Information der Reisenden
- ◆ Vorschlag für eine Verordnung über das Wohlergehen von Hunden und Katzen und ihre Rückverfolgbarkeit
- ◆ Antwortschreiben der Europäischen Kommission zur Mitteilung des Bundesrates vom 4. Oktober 2023 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bodenüberwachung und -resilienz [COM(2023) 416 final].

Debatte über Zukunftsfragen der Europäischen Union mit belgischer Botschafterin

Der belgische EU-Ratsvorsitz steht unter dem Motto "Schützen. Stärken. Vorausschauen" und beinhaltet sechs prioritäre Handlungsfelder. Die belgische **Botschafterin Caroline Vermeulen** präsentierte im EU-Ausschuss des Bundesrats das Programm für den EU-Ratsvorsitz Belgiens im ersten Halbjahr 2024 und stand den Bundesrät:innen für ihre Fragen zur Verfügung.

Die sechs Schwerpunktfelder der belgischen EU-Ratspräsidentschaft umfassen die Verteidigung von Rechtsstaatlichkeit, Demokratie und Einheit, die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, das Anstreben eines "grünen und gerechten Übergangs", die Stärkung der Sozial- und Gesundheitsagenda, den Schutz von Menschen und Grenzen sowie die Förderung eines globalen Europas. Der offizielle Sitzungskalender ist mit 496 offiziellen und informellen Veranstaltungen gefüllt. Eine Priorität liegt auf der Beteiligung von Bürger:innen, geplant ist ein Bürgerpanel zum Thema künstliche Intelligenz.

Es sei dies bereits der 13. belgische EU-Ratsvorsitz, der dieses Mal in die Schlussphase einer Legislaturperiode falle, sagte **Botschafterin Caroline Vermeulen**. Der Druck sei daher groß, wichtige Themen noch vor der EU-Wahl zu beschließen, denn bereits Ende April finde die letzte Sitzung des EU-Parlaments in dieser Legislaturperiode statt. Die belgische Präsidentschaft stehe zudem im Kontext der großen aktuellen Herausforderungen für die EU und ihre Mitgliedsstaaten, insbesondere der Aggression Russlands gegen die Ukraine, extreme Klimaereignisse, Desinformation und einem erneuten Konflikt im Nahen Osten. Im Hinblick auf die Zukunft der Europäischen Union und der Sicherheit in Europa sei die Frage der EU-Erweiterung ein zentrales Thema. Die Integration der Länder des Westbalkans, der Ukraine und von Moldau müsse schrittweise und mit strenger Konditionalität erfolgen, so **Vermeulen**, dies sei im Interesse der Glaubwürdigkeit des Erweiterungsprozesses. Dazu brauche es einen Fahrplan, der auch sicherstelle, dass die EU "fit" für eine neuerliche Erweiterung werde.

Auf die Nachfrage von **Andrea Eder-Gitschthaler (ÖVP/S)** zu den aktuellen Maßnahmen zum Vorantreiben der EU-Erweiterung sagte **Botschafterin Vermeulen**, dass kürzlich eine Beitrittskonferenz mit Montenegro stattgefunden habe. Zudem werde ein neuer Bericht über die Fortschritte der Beitrittskandidaten Ukraine, Moldawien sowie Bosnien und Herzegowina erwartet. **Vermeulen** erinnerte daran, dass die große EU-Erweiterung von 2004 in diesem Jahr ihren 20. Jahrestag habe und dies ein guter Anlass sei, um in die Vergangenheit sowie in die Zukunft der Union zu blicken.

Weiters fragte **Andrea Eder-Gitschthaler (ÖVP/S)** die belgische Botschafterin, ob es im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine eine Bewegung in Richtung Friedensverhandlungen gebe. Dies hänge von der Entwicklung der Situation sowie von der Ukraine selbst ab, sagte **Vermeulen**. Auf EU-Ebene seien weitere Schritte im Hinblick auf eingefrorene russische Vermögenswerte geplant, auch ein weiteres Sanktionspaket sei möglich. Im Kontext des EU-Erweiterungsprozesses werde mit der Ukraine über Reformen gesprochen.

Nach dem aktuellen Stand der Verhandlungen zum Mercosur-Abkommen erkundigte sich **Bettina Lancaster (SPÖ/OÖ)**. Dazu habe es im Jänner intensive Verhandlungen gegeben, anhaltende Bauernproteste in Europa würden jedoch die Thematik in ein neues Licht stellen und den Verhandlungsprozess verlangsamen, sagte **Botschafterin Vermeulen**. Sie rechne daher nicht damit, dass es bei diesem Thema während der Zeit des belgischen Vorsitzes viel Fortschritt geben werde.

Marco Schreuder (Grüne/W) wollte wissen, welche Initiativen zum Green Deal noch in dieser Legislaturperiode zu erwarten seien. Zudem fragte er nach der Zusammenarbeit mit Ungarn zum Thema Rechtsstaatlichkeit im Hinblick auf den ungarischen Ratsvorsitz im 2. Halbjahr 2024. Es werde derzeit an einer Richtlinie zur Verbesserung der Luftqualität sowie an der Verordnung zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge gearbeitet, sagte **Vermeulen**. Sie sei zuversichtlich, dass sich Ungarn während seines Ratsvorsitzes in seiner Rolle als "ehrlicher Makler" für die gemeinsamen Ziele einsetzen werde. Der Artikel-7-Dialog

mit Ungarn werde kurz vor der Übernahme des ungarischen Ratsvorsitzes stattfinden.

Claudia Arpa (SPÖ/K) erkundigte sich nach der belgischen Position zur geplanten Lieferketten-Richtlinie. **Botschafterin Caroline Vermeulen** sagte, dass es sich dabei auch in Belgien um ein sensibles und heikles Thema handle. Es gehe darum, dass Konsument:innen sicher sein können, dass die Produkte, die sie kaufen, unter Einhaltung der Menschenrechte und Umweltstandards hergestellt wurden. Dies sei mit einer Last für Unternehmen verbunden. Belgien versuche daher als Vorsitzland in der Rolle des "ehrlichen Vermittlers" ein Gleichgewicht der Interessen zu suchen. Die Diskussionen würden derzeit noch andauern. Es handle sich um eine wichtige Richtlinie, doch die Sorgen aller müssten angesprochen und gehört werden, so **Vermeulen**.

Ferdinand Tiefnig (ÖVP/OÖ) verwies auf die Vielzahl der Rechtsakte, die für den Green Deal geändert werden müssen und auf die damit großen Herausforderungen insbesondere für die Landwirtschaft, die auch durch Billigimporte aus dem Ausland unter Druck sei. Es müsse in der Landwirtschaft ein Gleichgewicht zwischen Einkommenssicherheit und grünen Themen hergestellt werden, sagte **Vermeulen**. Aus EU-Perspektive gehe es um nachhaltige Nahrungsmittel- und Versorgungssicherheit in der gemeinsamen Agrarpolitik.

Andreas Arthur Spanring (FPÖ/NÖ) wollte wissen, wie es um die Versorgungssicherheit mit Gas stehe und welche Themen unbedingt vor der EU-Wahl und damit vor einer "Verschiebung der Kräfte" noch beschlossen werden sollen. Die Versorgungssicherheit mit Gas sei seit dem Beginn der russischen Aggression gegen die Ukraine ein Thema im EU-Programm, sagte **Vermeulen**. Es gehe einerseits darum, die Versorgung sicherzustellen, aber auch für die Leistbarkeit und damit für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit zu sorgen. Im Hinblick auf das baldige Ende der Legislaturperiode gebe es die Bestrebung, noch so viele Dossiers wie möglich vor der EU-Wahl abzuschließen, da es nach der Wahl einige Zeit dauern werde, bis sich die neue Kommission gebildet haben werde. Die Welt rund um die Union werde aber "nicht stehen bleiben", daher sei es wichtig, jetzt noch so viele Initiativen wie möglich

auf den Weg zu bringen, so **Vermeulen**.

Verhandlungen über bilaterale Beziehungen mit der Schweiz

Thema im Ausschuss waren auch die Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU. Auf der Tagesordnung stand eine Empfehlung der Kommission an den Rat, eine Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen zu beschließen. Nachdem die Verhandlungen über ein Rahmenabkommen von der Schweiz im Mai 2021 einseitig abgebrochen worden waren, sollen nun institutionelle Lösungen für diverse Abkommen ausgehandelt werden. Der Rat soll die Kommission daher ermächtigen, Verhandlungen mit der Schweiz über ein umfangreiches Paket von Maßnahmen im Zusammenhang mit den bilateralen Beziehungen zu führen. Dieses Paket soll institutionelle Bestimmungen enthalten, die in bestehende und künftige Abkommen mit Bezug zum Binnenmarkt aufgenommen werden sollen. Es geht etwa um eine dynamische und einheitliche Anwendung des EU-Rechts sowie um die Beilegung von Streitigkeiten. Außerdem soll die Schweiz an EU-Programmen teilnehmen können und einen finanziellen Beitrag zum Abbau von Ungleichheiten in der EU leisten. Laut Kommission ist das Ziel, die Verhandlungen im Laufe des Jahres 2024 abzuschließen.

Österreich habe sich angesichts der engen Beziehungen mit der Schweiz dafür eingesetzt, den Dialog aufrechtzuerhalten und pragmatische Lösungen zu finden, erläuterte eine **Vertreterin des Außenministeriums** im Ausschuss. Insbesondere der Verlust der Schweiz als Forschungspartner sei bedauerlich gewesen, weshalb die rasche Wieder-Assoziierung der Schweiz an das EU-Forschungsförderungsprogramm "Horizon Europe" ein besonderes Anliegen sei. Das Außenministerium unterstütze den baldigen Beginn von Verhandlungen und halte den Entwurf zum Verhandlungsmandat für ein ausgewogenes Gesamtpaket.

Harald Himmer (ÖVP/W) erkundigte sich nach den größten "Knackpunkten" in den Verhandlungen. Für Österreich und die EU seien eine dynamische Rechtsübernahme, die Rolle des Europäischen Gerichtshofs, gleiche Wettbewerbsbedingungen und der Schutz der Rechte von EU-Bürger:innen zentral gewesen, so die **Expertin**. In

Grundzügen konnten diese Punkte durchgesetzt werden, meinte sie, und zeigte sich optimistisch für eine gute Lösung für beide Seiten. Neben den Forschungsprogrammen strich **Christian Buchmann (ÖVP/St)** die Teilnahme der Schweiz an den Erasmus-Programmen als bedeutsam für die Jugend heraus.

Andreas Arthur Spanring (FPÖ/NÖ) wollte wissen, inwieweit eine finanzielle Beteiligung der Schweiz sichergestellt werden könne. Die bisher fehlende Rechtssicherheit in diesem Bereich soll mit dem neuen Verhandlungspaket explizit geschaffen werden, erläuterte die **Vertreterin des Außenministeriums**.

Von **Elisabeth Grimling (SPÖ/W)** nach der Sicherstellung von sozial- und arbeitsrechtlichen Standards gefragt, verwies die **Expertin** auf den bereits hohen Lohnschutz in der Schweiz.

Die **Wirtschaftskammer** sieht das Verhandlungspaket positiv, weil es eine neue Dynamik und eine Verbesserung der Beziehungen bringe, wie eine **Vertreterin** im Ausschuss erläuterte. Einzelne Punkte sehe man dennoch kritisch.

Verordnungsvorschlag für strengere Emissionsnormen von schweren Kraftfahrzeugen

Als Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zum Jahr 1990 sollen die CO₂-Emissionen von schweren Kraftfahrzeugen verringert werden. Der entsprechende Verordnungsvorschlag sieht vor, die Emissionen neuer Fahrzeuge zwischen 2025 und 2040 schrittweise zu senken. So sollen die Hersteller ihre Flotten schrittweise und kosteneffizient anpassen können. Ab 2040 sollen alle Fahrzeuguntergruppen um 90 % weniger CO₂ ausstoßen als im Jahr 2019. Ausnahmen sind unter anderem für Fahrzeuge des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und Arbeitsfahrzeuge wie Mobilkrane oder landwirtschaftliche Fahrzeuge geplant.

Die neuen Emissionsnormen sollen zum Übergang zu emissionsfreier Mobilität beitragen, heißt es im Entwurf der Kommission. Sie will damit Anreize schaffen, damit

mehr emissionsfreie Fahrzeuge in der Union auf den Markt gebracht werden. Die Bürger:innen sollen von besserer Luftqualität und Energieeinsparungen profitieren. Außerdem soll sichergestellt werden, dass die Automobilbranche innovativ bleibt, indem Investitionen in emissionsfreie Technologien gelenkt werden.

Österreich sieht in dem Vorschlag einen weiteren zentralen Beitrag auf dem Weg, den Straßenverkehr auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen, wie es seitens des Klimaschutzministeriums heißt. Es sei wichtig, die Produktion schwerer Nutzfahrzeuge weiterhin in Europa zu halten. Dazu sollten Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit die europäische Fahrzeugindustrie eine Führungsrolle im Wandel hin zur emissionsfreien Mobilität einnimmt.

Es sei fast erstaunlich, dass es für LKW bis vor Kurzem noch keine Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß gab, sagte ein **Experte aus dem Klimaschutzministerium** mit Blick auf langjährige Normen für PKW. Die Kommission habe im vorliegenden Vorschlag ausgewogene Ziele gewählt, was auch zu einem raschen Fortschritt in den Verhandlungen geführt habe. Das Ministerium habe sich für ambitionierte Ziele für Hersteller von LKW und Bussen ausgesprochen, damit Europa mit anderen Regionen auf der Welt mithalten könne, so der **Experte**.

Für die **Arbeiterkammer** könnten Vorhaben zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Güterverkehr nicht ehrgeizig genug sein, wie ein **Vertreter** im Ausschuss darlegte. Er sprach auch das Ziel an, dass städtische Busse ab 2035 zu 100 % emissionsfrei angeschafft werden sollen. Wenn die Vorgaben in diesem Bereich wie geplant verschärft werden sollen, müssten die Gebietskörperschaften auch durch Förderungen bei der Umsetzung unterstützt werden, meinte der **Experte**.

Ein **Vertreter der Wirtschaftskammer** bezeichnete die Ziele insgesamt als "sehr ambitioniert" und kritisierte, dass der Rahmen für die Umsetzung zum Teil fehle. Es könne etwa nicht sein, dass im Jahr 2040 plötzlich lebenswichtige Güter nicht mehr zugestellt werden können, wenn bis dahin nicht genug emissionsfreie LKW vorhanden sind. Er sprach sich für mehr Pragmatismus und weniger Ideologie aus.

Von Seiten der FPÖ kritisierte der niederösterreichische Bundesrat **Andreas Arthur Spanring** den Verordnungsvorschlag. E-Mobilität habe ihre Berechtigung. Sie um jeden Preis übers Knie zu brechen, sei aber mit Sicherheit der falsche Weg. Er zeigte sich überzeugt, dass die vorliegenden Verschärfungen nachhaltig die Wirtschaft zerstören würden. Er brachte daher einen Antrag auf Stellungnahme ein, mit dem die Freiheitlichen die Regierung auffordern wollten, den Vorschlag abzulehnen. Der Antrag fand keine Zustimmung der anderen Fraktionen.

Aus Zeitgründen wurde die Debatte beendet, noch bevor **Bettina Lancaster (SPÖ/OÖ)**, **Marco Schreuder (Grüne/W)**, **Michael Bernard (FPÖ/NÖ)** und **Ferdinand Tiefnig (ÖVP/OÖ)** ihre Wortmeldungen abgeben konnten.

Debatte über EU-Lieferkettengesetz vertagt

Auf Verlangen der SPÖ stand das EU-Lieferkettengesetz auf der Tagesordnung. Die Sozialdemokrat:innen wollten die Regierung dazu bewegen, der Richtlinie zuzustimmen. Zuletzt hatte Wirtschaftsminister Martin Kocher angekündigt, sich bei einer Abstimmung enthalten zu wollen. Auch im Ausschuss wurde das Thema aber – aus Zeitgründen - vertagt.

Vorerst nicht abgestimmt wurde daher über den entsprechenden Antrag auf Stellungnahme, mit dem die SPÖ der Regierung eine Verhandlungsposition nach Brüssel mitgeben wollte. Die FPÖ brachte ebenfalls einen Antrag auf Stellungnahme ein. Sie wollte die Regierung allerdings auffordern, den Richtlinienvorschlag abzulehnen.

Nachdem bereits der Tagesordnungspunkt davor während der Debatte aus Zeitgründen beendet worden war, sprachen sich ÖVP, FPÖ und Grüne für eine Vertagung des Themas aus. Man habe sich darauf geeinigt, die vereinbarte Sitzungszeit einzuhalten, führten **Andrea Eder-Gitschthaler (ÖVP/S)** und **Andreas Arthur Spanring (FPÖ/NÖ)** an. Vonseiten der SPÖ fand die steirische Bundesrätin **Elisabeth Grossmann** die Vorgangsweise "eigenartig".

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit, wie das Lieferkettengesetz offiziell heißt, sollen große Unternehmen verpflichtet werden, die Einhaltung von Menschenrechten und Umweltschutz entlang der gesamten Lieferkette zu achten.

Die Richtlinie soll grundsätzlich für Unternehmen ab 500 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von 150 Mio. € gelten. Für bestimmte "High-Impact-Sektoren", wie die Textilindustrie oder die Land- und Forstwirtschaft, sollen die Regeln bereits ab 250 Beschäftigten und einem Umsatz von 40 Mio. € gelten. Darüber hinaus sollen auch Unternehmen, die nicht in der EU ansässig sind, erfasst sein, sofern sie mehr als 150 Mio. € Netto-Jahresumsatz in der EU erzielen. Kleine und mittelgroße Unternehmen sind von der Richtlinie ausgenommen. Die Unternehmen haben zudem einen Plan zu erstellen, um ihr Geschäftsmodell in Richtung des Übergangs zu einer nachhaltigen Wirtschaft und der Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu orientieren. Zudem sollen Beschwerdemöglichkeiten für Betroffene, Arbeitnehmervertreter:innen und Organisationen der Zivilgesellschaft vorgesehen werden.

In der österreichischen Bundesregierung ist man sich nicht einig, was die Position zum Lieferkettengesetz betrifft. Während Justizministerin Alma Zadić den Vorschlag etwa im EU-Unterausschuss des Nationalrats im Oktober vergangenen Jahres "ausdrücklich begrüßte", äußerte Wirtschaftsminister Martin Kocher zuletzt Bedenken und kündigte an, sich bei einer Abstimmung enthalten zu wollen. Er hatte weitere Verhandlungen gefordert.

Die SPÖ-Fraktion im Bundesrat hat dies zum Anlass genommen, eine Debatte über das Lieferkettengesetz im heutigen EU-Ausschuss zu verlangen, wo das Thema ursprünglich nicht auf der Agenda stand. Tagesordnungen des EU-Ausschusses des Bundesrats müssen ergänzt werden, wenn ein Viertel der Bundesrät:innen dies verlangt.

Das Lieferkettengesetz dürfe nicht auf der Zielgeraden zu Fall gebracht werden, sagte

Elisabeth Grossmann (SPÖ/St). Man müsse alles daran setzen, dass auf dem europäischen Markt nur Produkte gehandelt werden, die ohne Menschenrechts- und Umweltverletzungen produziert worden sind. Das Verhalten von Minister Kocher bezeichnete sie als "befremdlich". Die SPÖ brachte daher einen Antrag auf Stellungnahme ein, mit dem sie die Regierung auffordern wollte, ein Scheitern der Richtlinie zu verhindern. Die österreichischen Vertreter:innen sollten dem Vorschlag daher in den EU-Gremien zustimmen, forderten die Sozialdemokrat:innen.

Aus Sicht der Freiheitlichen handle es sich um ein "Bürokratiemonster", legte **Andreas Arthur Spanring (FPÖ/NÖ)** dar. Für viele Firmen seien die Bestimmungen nicht umsetzbar. Mit einem Antrag auf Stellungnahme wollte die FPÖ daher die Regierung anweisen, das EU-Lieferkettengesetz abzulehnen.

Folgender Antrag auf Stellungnahme der FPÖ blieb mit den Stimmen der FPÖ in der Minderheit:

**Antrag auf Stellungnahme
gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG**

des Bundesrates Andreas Spanring
und weiterer Bundesräte

betreffend TOP 3: COM (2023) 88 final Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 (135621/EU XXVII.GP)

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 14. Februar 2024

Technologiefreiheit für die Automobilbranche statt planwirtschaftlicher Verbotspolitik!

Nach dem Verbot von Diesel- und Benzinmotoren für Pkw, möchte nun die Kommission der Europäischen Union auch die Antriebsart für schwere Nutzfahrzeuge planwirtschaftlich vorgeben und somit die Technologiefreiheit in diesem für den Wirtschaftsstandort Europa essenziellen Industriezweig abschaffen.

Die Kommission legt im Verordnungsvorschlag COM (2023) 88 neue Emissionsnormen fest, wonach bis zum Jahr 2040 die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer schwerer Kraftfahrzeuge im Vergleich zum Jahr 2019 um 90 Prozent(!) zu reduzieren sind.¹

Die Vorgaben für innerstädtische Busse gehen sogar noch über diese Zielsetzung hinaus: *„Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2030 100 % betragen.“*² Dass offenbar die EU-Mitgliedstaaten im Rahmen der bisherigen Verhandlungen diese Frist auf 2035 aufschieben konnten, ist ein unzureichender Trost.³

Diese Vorschläge der EU-Kommission sind nicht nur aufgrund ihres planwirtschaftlichen Verbotscharakters und ihres Etikettenschwindels – Elektrofahrzeuge sind weder in ihrer Anschaffung noch in ihrem Betrieb „emissionsfrei“ – abzulehnen, sondern allein schon deswegen, weil sie in der Praxis nicht funktionieren. Das jüngste Beispiel hierfür bietet Oslo, als im Dezember vergangenen Jahres die um

¹ COM (2023) 88, S. 25

² COM (2023) 88, S. 25-26

³ Der Standard 18.01.2024: EU beschließt strengere CO₂-Emissionsstandards für schwere Fahrzeuge

100 Millionen Euro bestellte und brandneue Flotte an Elektro-Bussen aufgrund der winterlichen Temperaturen einfach den Dienst verweigerte – die Batterien der Busse versagten in der Kälte. *„Obwohl eigentlich 250 Kilometer Reichweite angepriesen werden, bleiben Busse in der Kälte einfach liegen.“*⁴

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Bundesräte nachstehenden

Antrag auf Stellungnahme

gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, den von der EU-Kommission vorgelegten Verordnungsvorschlag hinsichtlich einer Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (COM (2023) 88) abzulehnen.“

Das gegenständliche Vorhaben ist durch ein Bundesverfassungsgesetz umzusetzen, das nach Art. 44 Abs. 2 B-VG der Zustimmung des Bundesrates bedürfte.

⁴ Bild 08.12.2023: Kälte legt brandneue Elektro-Busse in Oslo lahm

Folgender Antrag auf Stellungnahme der FPÖ gilt mit TOP 4 als mitvertagt:

**Antrag auf Stellungnahme
gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG**

des Bundesrates Andreas Spanring
und weiterer Bundesräte

betreffend TOP 4: COM (2022) 71 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit und zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/1937 (Text von Bedeutung für den EWR) (095155/EU XXVII.GP)

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 14. Februar 2024

Kein weiteres Bürokratiemonster für unsere Unternehmen - Das EU-Lieferkettengesetz muss abgelehnt werden!

Mit dem Richtlinienvorschlag „*über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit*“⁵ möchte die EU-Kommission europäische Unternehmen für Menschenrechts- oder Umweltverletzungen in ihrer gesamten Wertschöpfungskette verantwortlich machen. So enthält der Vorschlag „*Verpflichtungen von Unternehmen in Bezug auf tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen auf die Menschenrechte und die Umwelt in Bezug auf ihre eigenen Tätigkeiten, die Tätigkeiten ihrer Tochterunternehmen und die Tätigkeiten von Unternehmen in der Wertschöpfungskette, mit denen das Unternehmen eine etablierte Geschäftsbeziehung unterhält.*“⁶

Der Geltungsbereich der Richtlinie soll all jene Unternehmen treffen, welche nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats gegründet wurden, im letzten Geschäftsjahr durchschnittlich mehr als 500 Beschäftigte zählten und einen Nettoumsatz von mehr als 150 Millionen Euro erzielten. In gewissen Bereichen, bspw. der Textilindustrie oder der Landwirtschaft, sollen niedrigere Hürden gelten, nämlich bereits 250 Beschäftigte und ein Nettoumsatz von 40 Millionen Euro.⁷

Die Kommission führt in ihrem Vorschlag selbst die Befürchtungen von europäischen Unternehmen an, „*der Gefahr von Wettbewerbsnachteilen gegenüber Unternehmen aus Drittländern ausgesetzt zu sein, die nicht denselben Pflichten unterliegen.*“⁸ Derlei berechtigte Bedenken finden allerdings bei den EU-Institutionen bedauerlicherweise kein Gehör.

⁵ COM (2022) 71

⁶ COM (2022) 71, S. 57

⁷ COM (2022) 71, S. 58

⁸ COM (2022) 71, S. 23

Mittlerweile hat auch das Europäische Parlament seinen Standpunkt zum Lieferkettengesetz festgelegt und gar noch schärfere Auflagen für die Unternehmen gefordert: *„Nach Vorstellung des EU-Parlaments sollen die neuen Regeln auch für Firmen mit mehr als 250 Mitarbeitern sowie für den Finanzsektor gelten. Konkret werden in dem Text des EU-Parlaments Unternehmen, unabhängig von ihrem Sektor, mit mehr als 250 Beschäftigten und einem weltweiten Umsatz von über 40 Millionen Euro sowie für Muttergesellschaften mit mehr als 500 Beschäftigten und einem weltweiten Umsatz von über 150 Mio. Euro miteinbezogen [...]. Auch müssten sie ihre ‚Partner in der Wertschöpfungskette überwachen und bewerten‘ - dazu würden nicht nur Lieferanten, sondern unter anderem auch Verkauf, Vertrieb und Transport gehören.“*⁹

Bereits im Entwurf der EU-Kommission ist vorgesehen, dass jede Person, welche nur annimmt, von negativen Auswirkungen betroffen zu sein, eine Beschwerdemöglichkeit beim Unternehmen eingeräumt bekommen muss.¹⁰ Artikel 22 des Richtlinienentwurfes verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten zudem, *„Vorschriften über die zivilrechtliche Haftung der Unternehmen festzulegen, um sie unter bestimmten Bedingungen für aus einer Vernachlässigung ihrer Sorgfaltspflicht entstandene Schäden haftbar zu machen.“*¹¹ Auch das EU-Parlament fordert Beschwerdemechanismen ein, sowie deftige Sanktionen: *„Verstoßen die Unternehmen gegen die Regelungen, sollen sie durch nationale Aufsichtsbehörden sanktioniert werden können - etwa mit Geldstrafen in Höhe von 5 Prozent des weltweiten Nettoumsatzes.“*¹²

Vollkommen den Bogen überspannt die Forderung, dass Manager ihre Unternehmensstrategien an dem Ziel festmachen sollen, die globale Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen.¹³ Derartigen De-Industrialisierungstendenzen muss der Riegel vorgeschoben werden.

Die Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK) kritisiert das geplante Lieferkettengesetz deswegen völlig zu Recht. *„Das Lieferkettengesetz bürdet den Unternehmen ein neues und unkalkulierbares Haftungsrisiko auf: Von ihnen wird eine Kontrolle erwartet, die außerhalb ihrer eigenen Einflussmöglichkeiten liegt“*, führt DIHK-Präsident Peter Adrian aus. *„Lieferketten bestünden oft aus mehreren hundert, teils mehreren tausend Firmen. In der Regel sei einem Betrieb aber nur der direkte Zulieferer bekannt. Kleine und mittlere Unternehmen würden ‚komplett überfordert‘ mit den geplanten*

⁹ <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/europa/2190904-EU-Parlament-legte-Position-fest.html>

¹⁰ COM (2022) 71, S. 70

¹¹ COM (2022) 71, S. 32

¹² <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/europa/2190904-EU-Parlament-legte-Position-fest.html>

¹³ COM (2022) 71, S. 73; <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/europa/2190904-EU-Parlament-legte-Position-fest.html>

*Richtlinien.*¹⁴

Die europäischen und österreichischen Unternehmen leiden bereits jetzt unter den vielen Belastungen, welche die Wirtschaftspolitik der Europäischen Union und jene der schwarz-grünen Bundesregierung ihnen aufbürden. Es wäre höchste Zeit, unsere heimischen Firmen zu entlasten, anstatt ihnen ein neues EU-Bürokratiemonster aufzuzwingen.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Bundesräte nachstehenden

Antrag auf Stellungnahme

gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG

„Die österreichische Bundesregierung wird aufgefordert, den geplanten Richtlinienvorschlag über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit abzulehnen.“

Das gegenständliche Vorhaben ist durch ein Bundesverfassungsgesetz umzusetzen, das nach Art. 44 Abs. 2 B-VG der Zustimmung des Bundesrates bedürfte.

¹⁴ <https://kurier.at/politik/ausland/kurze-leine-fuer-eu-konzerne-sie-werden-fuer-ihre-zulieferer-verantwortlich/402470555>

Folgender Antrag auf Stellungnahme der SPÖ gilt mit TOP 4 als mitvertagt:

**Antrag auf Stellungnahme
gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG**

der Bundesrät:innen Mag.^a Elisabeth Grossmann, Mag.^a Claudia Arpa,
Genossinnen und Genossen

zu COM (2022) 71 final Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit und zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/1937 (95155/EU XXVII.GP)

Eine Studie der EU-Kommission ergab, dass nur eines von drei Unternehmen in der EU Maßnahmen zur Sorgfaltspflicht ergreift, während rund 70 Prozent der befragten europäischen Unternehmen EU-weite Sorgfaltspflichtvorschriften unterstützen.¹⁵ Bestehende internationale Rahmenwerke zur Sorgfaltspflicht, wie die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, der Globale Rechtsindex des Internationalen Gewerkschaftsbundes¹⁶ und der weltweite Anstieg an Kinderarbeit¹⁷ machen deutlich, dass der bisherige freiwillige Ansatz nicht ausreicht, um die negativen sozialen und ökologischen Auswirkungen der globalisierten Wirtschaftstätigkeiten zu bekämpfen.

Mit dem im Februar 2022 von der Europäischen Kommission endlich vorgelegten Richtlinienentwurf soll über Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit sollen Menschenrechte, Arbeits- und Sozialstandards sowie Umweltschutz entlang globaler Wertschöpfungsketten gestärkt und Unternehmen in die Pflicht genommen werden. Im Dezember 2023 wurde eine politische Grundsatzvereinbarung zwischen Europäischem Parlament und Rat im Trilog erzielt. Trotz einiger Schwachstellen im Richtlinientext ist mit dem EU-Lieferkettengesetz ein wichtiger Schritt gegen Ausbeutung und für faire, menschenwürdige Arbeitsbedingungen weltweit gelungen.

Die vorgeschlagenen, verbindlichen EU-Regeln zur Sorgfaltspflicht würden Unternehmen dazu verpflichten, ihre Wertschöpfungsketten zu überprüfen, dazu gehören etwa Betriebsabläufe, direkte oder indirekte Geschäftsbeziehungen und Investitionsketten. Identifiziert und abgestellt werden müssten dann negative Auswirkungen auf Menschenrechte, einschließlich sozialer, gewerkschaftlicher und arbeitsrechtlicher Normen, Umweltstandards und Klimaziele sowie „Good

¹⁵ [Study on due diligence requirements through the supply chain - Publications Office of the EU \(europa.eu\)](#); Stand: 12.2.2024.

¹⁶ [Globaler Rechtsindex des IGB 2023: Arbeitnehmerrechte seit zehn Jahren unter Beschuss - International Trade Union Confederation \(ituc-csi.org\)](#); Stand 12.2.2024.

¹⁷ [Weltweite Kinderarbeit steigt auf 160 Millionen \(unicef.de\)](#); Stand: 12.1.2024.

Governance“. Nachweisen müssten dies Unternehmen ab 500 Mitarbeiter:innen gelten, sofern diese einen weltweiten Umsatz von 150 Millionen Euro pro Jahr erwirtschaften, die Zugang zum EU-Binnenmarkt haben wollen, auch solche, die außerhalb der EU ansässig sind. Die Richtlinie soll für Unternehmen ab 500 Mitarbeiter:innen gelten, sofern diese einen weltweiten Umsatz von 150 Millionen Euro pro Jahr erwirtschaften. Größere Unternehmen müssen zudem einen Plan erstellen, der sicherstellt, dass ihr Geschäftsmodell und ihre Strategie mit dem Pariser Klimaabkommen vereinbar sind. Damit würde das Lieferkettengesetz nicht zuletzt Rechtssicherheit und einheitliche Standards setzen.

Eine Studie der Arbeiterkammer Wien¹⁸ kommt zu dem Ergebnis, dass das EU-Lieferkettengesetz zu wirtschaftlichen Wohlfahrtseffekt für den Globalen Süden und ebenso positive Nettoeffekte für die europäische Wirtschaft führen würde. Die neuen Regeln würden sowohl für europäische als auch für Unternehmen aus Drittstaaten gelten, wobei letztere Sorgfalt in den Lieferketten vorweisen müssen, wenn sie im EU-Binnenmarkt einen bestimmten Umsatz erzielen. Dadurch sollen Wettbewerbsnachteile für europäische Unternehmen vermieden werden.

Insofern ist es wichtig, dass das Lieferkettengesetz endlich Realität wird und von den Vertreter:innen der österreichischen Bundesregierung nicht nur mitgetragen, sondern sogar proaktiv vorangetrieben wird. Letztlich geht es um die Verantwortung von Unternehmen, die ihren Profit nicht auf dem Rücken von Arbeitnehmer:innen erwirtschaften sollen, während deren Rechte auf verschiedensten Ebenen nicht geschützt werden. Je stärker und verbindlicher das EU-Lieferkettengesetz ausgestaltet ist, desto eher führt es zu Wohlstandsgewinnen im globalen Süden und einem Qualitätswettbewerb in der EU.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Bundesrätinnen und Bundesräte folgenden

ANTRAG AUF STELLUNGNAHME

gemäß Art. 23e Abs. 1 B-VG

„Die Mitglieder der Bundesregierung werden aufgefordert, ein Scheitern des Lieferkettengesetzes auf europäischer Ebene zu verhindern. Dies ist bei allen Abstimmungen dementsprechend mit Zustimmung zu einem europäischen Lieferkettengesetz zum Ausdruck zu bringen. Der/die allfällige österreichische Vertreter/in im zuständigen EU-Gremium ist entsprechend anzuweisen.“

Das gegenständliche Verlangen ist durch ein Bundesverfassungsgesetz umzusetzen, das nach Art. 44 Abs. 2 B-VG der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

¹⁸ [EU-Lieferkettengesetz: Win-Win Situation für Europa & den globalen Süden | Arbeiterkammer](#); Stand: 12.2.2024.

