

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.235.277

21. Mai 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 26. März 2021 unter der **Nr. 6134/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Menschenrechtsverletzung durch Kobaltabbau für E-Mobilität gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie gestaltet sich die aktuelle Zusammenarbeit zwischen der Republik Österreich und der DRC im Hinblick auf die Einhaltung von Menschenrechten sowie sozialer und ökologischer Standards beim Abbau von Kobalt?*
- *Welche Maßnahmen der Entwicklungszusammenarbeit in der DRC fördert die Bundesregierung mit welchem finanziellen Volumen, und welche dieser Maßnahmen haben die Einhaltung von Menschenrechten und sozialer bzw. ökologischer Standards beim Abbau von Kobalt zum Ziel?*

Im Bereich meines Ressorts bestehen derzeit weder bilaterale Kontakte noch entwicklungspolitische Aktivitäten mit der Demokratischen Republik Kongo.

Zu Frage 3:

- *Inwiefern setzt sich die Bundesregierung für ein Ende der Kinderarbeit in der DRC ein?*

Für den Bereich der Gewinnung von Rohstoffen für den Einsatz in Elektrofahrzeugen werden entsprechende Vorgaben aktuell im Rahmen der Modernisierung der EU-Rechtsvorschriften für Batterien verhandelt. Gemäß dem Vorschlag der Europäischen Kommission vom 10. Dezember 2020 für die EU-Batterienverordnung sollen daher Wirtschaftsakteur_innen, die eine Batterie (wiederaufladbare Industriebatterien und Traktionsbatterien mit internem Speicher mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh) auf dem EU-Markt in Verkehr bringen, hinsichtlich einer verantwortungsvollen Ressourcenbeschaffung verpflichtet werden, Vorkehrungen zur Erfüllung einer risikobasierten Sorgfaltspflicht in der Lieferkette (insb. für Kobalt, Nickel und

Lithium) zu treffen (Artikel 39). Die Einführung einer risikobasierten Strategie zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht in ihrer Lieferkettenstrategie soll auf international anerkannten Grundsätzen der Sorgfaltspflicht beruhen (welche nicht nur den OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten umfassen, vgl. dazu den Anhang X Punkt 3 des Vorschlags für die EU-Batterienverordnung) und auf den spezifischen Kontext und die Umstände jede_r Wirtschaftsakteur_in zugeschnitten sein. Zudem sollen die Vorkehrungen der Wirtschaftsakteur_innen zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht in der Lieferkette einer unabhängigen Überprüfung durch eine notifizierte Stelle unterzogen werden, deren Berichte den Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedsstaaten auf Verlangen vorgelegt werden sollen. Der EK soll die Befugnis übertragen werden, für die Anwendung der Sorgfaltsanforderungen in Bezug auf die Sozial- und Umweltrisiken spezifische Leitlinien in Einklang mit den in Anhang X Punkt 3 genannten internationalen Instrumenten zu erarbeiten.

In Bezug auf die Kategorien sozialer Risiken sollen die Strategien zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht im Einklang mit den internationalen Menschenrechtsnormen die Risiken in der Batterielieferkette - im Zusammenhang mit dem Schutz der Menschenrechte, einschließlich der menschlichen Gesundheit, des Schutzes von Kindern und der Gleichstellung der Geschlechter - berücksichtigen. Die Strategien zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht sollen Informationen darüber umfassen, wie der/die Wirtschaftsakteur_in zur Verhütung von Menschenrechtsverletzungen beigetragen hat und welche Instrumente in seiner/ihrer Unternehmensstruktur zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung eingerichtet wurden.

Im Zuge der aktuellen Verhandlungen zur BatterienVO im Europäischen Rat wird sich Österreich für die Stärkung der Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere im Zusammenhang mit dem Art. 39 zu „responsible sourcing“ und damit auch gegen Kinderarbeit, einsetzen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Können Sie ausschließen, dass für Elektromobilität in Österreich ausschließlich industriell gewonnenes Kobalt eingesetzt wird?*
- *4a. Wenn ja, warum?*
- *4b. Wenn nein, wird Kobalt für Elektromobilität in Österreich auch artisanal gewonnen?*
- *Ist jedenfalls auszuschließen, dass artisanal gewonnenes Kobalt mit Hilfe von Kinderarbeit abgebaut wurde?*
- *5a. Wenn ja, inwiefern?*
- *5b. Wenn nein, warum wird weiterhin Kobalt für die E-Mobilität Österreichs aus der DRC bezogen?*

Die Automobilindustrie ist das Parade-Beispiel für eine global vernetzte Wirtschaftsbranche. Rohstoffe für die Produktion von Fahrzeugen werden auf der ganzen Welt in verschiedensten Ländern abgebaut und gelangen von dort in die globalen Liefer- und Produktionsketten der Herstellerfirmen und ihrer Lieferant_innen.

Das System der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge sieht vor, dass Fahrzeuge, die über eine EU-Typgenehmigung verfügen und damit den harmonisierten technischen Vorschriften entsprechen, in jedem Mitgliedstaat zum Verkehr zugelassen werden müssen. Auf Grund dieser Vorschriften dürfen keine zusätzlichen, nationalen technischen Vorschriften erlassen werden, die über die EU-Vorschriften hinausgehen.

Das Problem der mangelnden Nachhaltigkeit bei der Gewinnung von wertvollen Rohstoffen im Bergbau, wie beispielsweise Kobalt, ist auch nicht auf die Elektromobilität beschränkt. Kobalt kommt beispielsweise auch bei der Produktion von Mobiltelefonen zum Einsatz.

Im Zuge der aktuellen Verhandlungen zur BatterienVO im Europäischen Rat wird sich Österreich für die Stärkung der Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere im Zusammenhang mit dem Art. 39 zu „responsible sourcing“ und damit auch gegen Kinderarbeit, einsetzen.

Zu Frage 6:

- *Handelt es sich beim artisanalen Abbau von Kobalt in der DRC durch Kinder um „schlimmste Formen der Kinderarbeit“?*
- *6a. Wenn ja, inwiefern?*
- *6b. Wenn nein, warum nicht?*

Ich verweise hierzu auf die Ausführungen in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage 6126/J des Herrn Bundesministers für europäische und internationale Angelegenheiten.

Zu Frage 7:

- *Wie hoch schätzen Sie den Beitrag (in Prozent) durch Kinderarbeit für die Kobaltgewinnung in der DRC für die Elektromobilität in Österreich ein?*

Wie bereits oben ausgeführt handelt es sich bei der Automobilindustrie um eine global vernetzte und produzierende Wirtschaftsbranche. Dementsprechend ist es erforderlich, Nachhaltigkeitskriterien für in Elektroautos eingesetztes Kobalt in internationalen, insbesondere auch europäischen, Rechtsvorschriften festzusetzen.

Im Zuge der aktuellen Verhandlungen zur BatterienVO im Europäischen Rat wird sich Österreich für die Stärkung der Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere im Zusammenhang mit dem Art. 39 zu „responsible sourcing“ und damit auch gegen Kinderarbeit, einsetzen.

Zu den Fragen 8 und 11:

- *Verstößt die Republik Österreich gegen geltende OECD-Richtlinien und ILO-Vereinbarungen, sofern Kinderarbeit bei der artisanalen Kobaltgewinnung für Lithium-Ionen-Akkus, die auch in Österreich eingesetzt werden, nicht ausgeschlossen werden kann?*
- *8a. Wenn ja, inwiefern soll dieser Missstand behoben werden?*
- *8b. Wenn nein, warum nicht?*
- *Wird Ihrerseits kontrolliert, ob die der Lieferkette zugehörigen Unternehmen die OECD-Richtlinien bzw. ILO-Normen hinsichtlich Menschenrechte und Arbeitsbedingungen einhalten?*
- *11a. Wenn ja, inwiefern?*
- *11b. Wenn nein, warum nicht?*

Ich verweise hierzu auf die Ausführungen in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage 6126/J des Herrn Bundesministers für europäische und internationale Angelegenheiten.

Zu den Fragen 9 und 12:

- *Ist angesichts des Wissens über Kinderarbeit in der DRC die Nutzung von dort abgebautem Kobalt für die E-Mobilität in Österreich moralisch und rechtlich vertretbar?*
- *9a. Wenn ja, inwiefern?*
- *9b. Wenn nein, warum wird dieser Umstand weiterhin toleriert?*

- *Werden Sie weiterhin an der Förderung der E-Mobilität festhalten, selbst wenn nicht gewährleistet werden kann, dass menschen- bzw. kinderrechtlich bedenkliche Arbeiten zur Mineralgewinnung durchgeführt werden?*

Die Österreichische Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bereits im Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Das bedeutet, dass auch der Verkehrssektor bis zum Jahr 2040 schrittweise dekarbonisiert werden und damit ohne fossile Kraftstoffe auskommen muss.

Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien, erforderlich.

Für den Vergleich von Umwelteffekten von Fahrzeugen ist neben dem Fahrbetrieb auch die Betrachtung der Fahrzeug- und Energieproduktion erforderlich. Dies wird regelmäßig vom Österreichischen Umweltbundesamt mittels Ökobilanzierung untersucht. Dabei zeigt sich, dass Elektrofahrzeuge hinsichtlich der Treibhausgas-Emissionen als auch des kumulierten Energieaufwands eindeutige Vorteile gegenüber konventionell betriebenen Benzin- und Dieselfahrzeugen aufweisen. Laut aktuellen Untersuchungen des Umweltbundesamts ergibt sich ein klarer Klimavorteil für batterieelektrische Pkw (BEV), vor allem, wenn für die Energiebereitstellung Strom aus erneuerbaren Quellen herangezogen wird: im Vergleich zum rein fossil angetriebenen PKW verursachen BEV je nach Fahrzeugsegment zwischen 67 % (Oberklasse) und 79 % (Kleinwagen) weniger THG-Emissionen.

Neben Maßnahmen im Bereich „Verkehr vermeiden“ (z.B. home office, Videokonferenzen statt Dienstreisen) und „Verkehr verlagern“ auf klimafreundlichere Verkehrsträger (z.B. vom Lkw auf die Schiene) ist für die Mobilitätswende auch „Verkehr verbessern“ durch Umstellung auf effizientere Antriebe ein zentraler Baustein. Elektrofahrzeuge sind durch ihren höheren Wirkungsgrad deutlich energieeffizienter als Autos mit Verbrennungsmotoren und durch den Einsatz von erneuerbaren Energien ist Mobilität mit sehr niedrigen Emissionen möglich.

Die Einführung von entsprechenden Kriterien für die Produktion von Fahrzeugen bieten die Möglichkeit, die Nachhaltigkeit dieser Branche wesentlich zu verbessern. Im Bereich der E-Mobilität wird sich Österreich im Rahmen der BatterienVO jedenfalls für eine ambitionierte Ausgestaltung einsetzen.

Zu Frage 10:

- *Über welche Lieferketten wird Kobalt aus der DRC für die E-Mobilität in Österreich bezogen?*

Die Beantwortung dieser Frage fällt nicht in den Wirkungsbereich meines Ressorts.

Leonore Gewessler, BA

