

Ergebnisprotokoll

Fachausschuss UZ 66 – Emissionsarme Transportsysteme

16. Oktober 2025 | 9:30 – 12:00 | online

Hinweis: Dieses Protokoll ist ein Ergebnisprotokoll und eine Ergänzung zu den mit diesem Protokoll vom VKI zur Verfügung gestellten Präsentationsunterlagen, in denen sich weitere Details finden.

Inhaltverzeichnis

Ergebnisprotokoll	1
Fachausschuss UZ 66 – Emissionsarme Transportsysteme	1
Begrüßung	2
Hintergrund der Überarbeitung	2
Zusammenfassung des Richtlinienentwurfs	2
Beantwortung gestellter Fragen	2
Wer wird Lizenznehmer?.....	2
Welche Relevanz haben ausländische Betriebsstätten?.....	2
Aufbau der Richtlinie mit Kann- und Muss-Kriterien?	2
Diskussion zu offenen Punkten	3
Kriterium zu Neuanschaffungen	3
Schienenverkehr	3
Anforderungen an den Fuhrpark	3
Schulungen Lenker:innen	4
Optimierungs- und Effizienzmaßnahmen	4
Last Mile	4
Externe Frächter	4
Verteilzentren	4
Verpackung	4
Soziale Kriterien	5
Strombezug	5
Nächste Schritte	5

Begrüßung

Der VKI begrüßt die Teilnehmer:innen herzlich zum Fachausschuss.

Hintergrund der Überarbeitung

Der VKI erläutert den Hintergrund der Überarbeitung: Die Gültigkeit der Richtlinie läuft mit Jahresende aus, weshalb die Kriterien nach nun fünf Jahren Gültigkeit angepasst werden müssen. Außerdem stellt er die verschiedenen Akteure und Stakeholdergruppen vor. Des Weiteren gibt er einen Einblick in den aktuellen Stand der Richtlinie – derzeit gibt es unter der Richtlinie nach einer Zeichenrücklegung im Frühjahr 2025 keine Lizenznehmer.

Zusammenfassung des Richtlinienentwurfs

Der VKI gibt einen Überblick über Kernänderungen im aktuellen Richtlinienentwurf, der auch online zur Diskussion gestellt wurde. Prinzipiell wurden alle Anforderungen im Entwurf adaptiert.

Kernänderungen dieses Entwurfs sind jedoch insbesondere:

- Anforderungen Strom (Querschnittskriterium): UZ 46-Strom oder Alternativbezug in Abhängigkeit klar definierter Bedingungen
- Einführung sozialer Kriterien

Beantwortung gestellter Fragen

Im Zuge der Online-Diskussion wurden eine Reihe von Fragen gestellt.

Wer wird Lizenznehmer?

Immer der Anbieter der auszeichnaren Transportdienstleistung. Konkretisiert wird das in der Produktgruppendefinition. Die Richtlinie soll künftig auch Unternehmen berücksichtigen, die innerbetriebliche Transporte oder Zustelldienste (z. B. Biokisten) anbieten. Die Definition wird entsprechend erweitert, um auch Anbieter ohne klassische Hubs oder Depots zu erfassen.

Welche Relevanz haben ausländische Betriebsstätten?

Der VKI stellt klar, dass auch ausländische Betriebsstätten relevant sind, sofern sie Teil des Transportsystems sind. Der Umweltimpact endet nicht an der österreichischen Grenze - es geht um die Einbeziehung aller relevanten Aspekte und Teilbereiche.

Aufbau der Richtlinie mit Kann- und Muss-Kriterien?

Eine Umstellung auf Muss-/Soll-Kriterien wird seitens VKI kritisch betrachtet, da dies einerseits die Prüfbarkeit erschwert (Interpretationsspielraum) und die Komplexität

erhöht sowie andererseits üblicherweise für Richtlinien vorgesehen ist, die entweder Dienstleistungen auszeichnen, die de facto ident mit dem gesamten Betrieb/Unternehmen (Tourismusbetriebe) sind oder sehr komplexe Produkte repräsentieren (z.B. Fonds). Die Richtlinie soll daher im „Pass-or-Fail“-System verbleiben.

Diskussion zu offenen Punkten

Kriterium zu Neuanschaffungen

Ein Kriterium zur emissionsfreien Neuanschaffung, wie vom BMIMI in seiner Stellungnahme vorgeschlagen, wird grundsätzlich begrüßt. Es soll jedoch flexibel gestaltet werden, etwa in Form eines Fahrplans oder Konzepts. Die wirtschaftliche Umsetzbarkeit, insbesondere im Schwerverkehr, wird als kritisch eingestuft. Der VKI wird eine Formulierung vorschlagen.

Schienenverkehr

Es wird beschlossen, dass neben Ganzzügen auch Einzelwagenverkehr bzw. Streckengeschäfte auszeichnenbar sein sollten, damit die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene unterstützt wird. Die Anforderungen an den Strombezug werden beibehalten.

Anforderungen an den Fuhrpark

Hier stellen insbesondere die Anforderungen an Reifen eine sehr große Herausforderung in puncto Umsetzbarkeit, Kosten, Verfügbarkeit und Nachweisführung dar. Eine Möglichkeit bestünde darin, dass die Anforderungen nur bei der Neuanschaffung von Reifen zu berücksichtigen sind. Eine weitere Möglichkeit könnte sein, dass man den Status Quo erhebt und im Zuge der vierjährigen Zertifizierungsperiode verbessert, gegebenenfalls in Kombination mit einem Best-in-Class-Ansatz bei der Beschaffung. Der VKI wird das Kriterium neuerlich analysieren und adaptieren.

Die Forderung des BMIMI, dass alle Fahrzeuge emissionsfrei sein müssen, wird sehr kritisch gesehen, da das für große Unternehmen (Stichwort: bestehender Fuhrpark, Nutzungsdauer der Fahrzeuge, die Mehrkosten, die mit der Anschaffung von Fahrzeugen im dreistelligen Bereich verbunden sind) nicht umsetzbar ist und daher ein Knock-Out-Kriterium wäre. Es wird zudem erwähnt, dass die Richtlinie emissionsarme Transportsysteme und nicht emissionsfreie Systeme adressiert.

Es wird diskutiert, ob nicht nur ein Teil der Dienstleistung, also nur die emissionsfreie Lieferung, mit dem Umweltzeichen ausgezeichnet werden kann. Das ist jedoch einerseits aufgrund der Ausgestaltung der Dienstleistung nicht möglich (Komplexität; Auslagerung eines „grünen“ Teilbereichs). Zudem berichtet der Blaue Engel, dass dieser Ansatz verfolgt wurde und es keine Zertifizierungen, kein Marktinteresse gab. Der VKI resümiert daher, dass es wenig Sinn hat, dunkelgrüne Kriterien zu formulieren, die dann vom Markt

nicht angenommen werden. Vielmehr dient das Umweltzeichen, auch satzungsgemäß, dazu, die besten dreißig Prozent des bestehenden Marktes zu adressieren.

Schulungen Lenker:innen

Die schriftliche Belehrung wird praktikabler angesehen als verpflichtende Spritspartrainings. Es wird vorgeschlagen, Schwellenwerte und zeitliche Staffelungen zu definieren, um die Umsetzung zu erleichtern. Die Schwierigkeit besteht bei großen Unternehmen darin, dass ggf. eine fünfstellige Zahl von Lenker:innen unterwiesen werden muss (Kosten, Aufwand) und Studien zeigen würden, dass die positiven Effekte von Spritspartrainings nur kurze Zeit anhalten. Für die Umsetzbarkeit in großen Unternehmen wäre bereits die schriftliche Belehrung eine Herausforderung. Der VKI wird das Kriterium nochmals analysieren.

Optimierungs- und Effizienzmaßnahmen

Hierbei handelt es sich um kein hartes Kriterium, sondern es geht auch darum, Prozesse zu optimieren. Die Anforderungen an Routenplanung und Effizienzmaßnahmen sollen praxisnah formuliert werden. Es wird keine fixe Quote verlangt, sondern ein Nachweis über Prozesse. Mittels Fußnoten und Adaptierungen von Formulierungen wird der VKI das Kriterium klarer ausgestalten.

Last Mile

Hier soll die Formulierung etwas adaptiert und in Richtung mindestens 50% E-Fahrzeuge ausgestaltet werden. Die Verschreibung ausschließlich emissionsfreier Fahrzeuge wäre für große Unternehmen nicht realisierbar, da Fahrzeuge in der Zustellung in etwa eine Nutzungsdauer von acht Jahren aufweisen.

Externe Frächter

Die Richtlinie unterscheidet zwischen vollständigem und teilweisem Outsourcing. Der Schwellenwert von 25 % soll überdacht und ggf. getrennt für Last Mile und Schwerverkehr definiert werden. Anforderungen sollen zumindest in Ausschreibungsprozesse als Qualitätskriterium integriert werden.

Verteilzentren

Die Anforderungen gelten nur für eigene Gebäude. Mietobjekte, bei denen die derzeit formulierten Anforderungen nicht um- oder durchgesetzt werden können, sind vom Kriterium ausgenommen. Es wurde vorgeschlagen, Energieberatung als zusätzliche Maßnahme zuzulassen - das wird in die Richtlinie ebenso aufgenommen werden, wie der Vorschlag, dass bei mehr als hundert vorhandenen Standorten der Fokus auf jenen mit hohem Umschlagsanteil liegen soll. Hier wird die Richtlinie adaptiert werden.

Verpackung

Das Kriterium betrifft nur Lizenznehmer, die selbst verpacken. Umverpackungen bei beschädigten Sendungen sind ausgenommen von diesem Kriterium – ebenso wie etwaige eigene, separate Geschäftsfelder in diesem Bereich. Die Richtlinie zeichnet

emissionsarme Transportsysteme aus, nicht Verpackungsdienstleistungen. Dennoch sind Anforderungen – sofern sie im o.a. Sinn Relevanz haben – zur Verpackung sinnvoll.

Mehrwegkisten sollen als Anforderung aufgenommen werden, weil das etwa für Anbieter/Zusteller von Biokisten Relevanz hat und Bezüge zu anderen UZ Richtlinien im Mehrwegbereich bietet.

Soziale Kriterien

Die Notwendigkeit sozialer Standards wird breit anerkannt. Die aktuellen Kriterien sind insbesondere aus Sicht der Gewerkschaft aber zu vage und stellen zu stark auf die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen ab. Die Gewerkschaft wird konkrete Kriterien ausformulieren, der VKI wird diese in einer Kleinrunde entsprechend nachdiskutieren, um sie zeitnah in den finalen Richtlinienentwurf integrieren zu können.

Strombezug

Lizenznehmer müssen UZ 46 Strom beziehen oder – bei nachgewiesener Nichtverfügbarkeit – auf Alternativbezug zurückgreifen. Es wird über die Zusatzkosten diskutiert. Die Wirtschaftlichkeit ist derzeit kein Ausschlusskriterium, wird aber seitens VKI weiter geprüft werden – ebenso wie die prinzipielle Verfügbarkeit großer Strommengen.

Nächste Schritte

- Erstellung des finalen Richtlinienentwurfs bis Mitte November
- Versand des finalen Entwurfs an den Fachausschussverteiler ca. Mitte November mit Möglichkeit zu schriftlicher Stellungnahme binnen zwei Wochen
- Beschlussfassung im Umweltzeichen-Beirat am 17. Dezember 2025.
- Inkrafttreten der neuen Richtlinie mit 1. Jänner 2026.
- Überarbeitung des Prüfprotokolls bis ca. Ende Jänner 2026