



Österreichisches Umweltzeichen

Fachausschuss UZ 66 – Emissionsarme Transportsysteme



16. Oktober 2025, 09:30 – 12:30
Mag. Raphael Fink

im Auftrag des BMLUK

 Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft

AGENDA

1. Begrüßung
2. Hintergrund der Überarbeitung
3. Zusammenfassung des Richtlinienentwurfs
4. Beantwortung gestellter Fragen
5. Diskussion zu offenen Punkten
6. Next Steps und Verabschiedung



1

Begrüßung



2

Hintergrund der Überarbeitung

● ● Warum Überarbeitung der Richtlinie?

Richtlinienüberarbeitung

- Regulärer Turnus der Überarbeitung = alle vier Jahre
- Aktuelle Richtlinie seit 1.1.2020 gültig – Laufzeit wurde in Abstimmung mit BMLUK vom UZ Beirat auf Ende 2025 verlängert
- Überarbeitung dient primär der Anpassung an z.B. geändertes Marktumfeld, neue gesetzliche Rahmenbedingungen oder aktuelle technische Entwicklungen, um die Richtlinie aktuell und Up-to-Date zu halten (Prüfung auf Aktualität)



Die Rolle von Stakeholdern im Umweltzeichen

Labeleigentümer = Umweltministerium (BMLUK) / Zertifizierungsstelle = VKI

Umweltzeichen-Beirat

- Der Beirat beschließt Richtlinien, beauftragt die Zertifizierungsstelle mit der Erarbeitung neuer Richtlinien und gibt die allgemeine Strategie vor
- Beiratsmitglieder: <https://www.umweltzeichen.at/de/home/umweltzeichenbeirat> - tagt drei Mal im Jahr

Fachausschuss

- Ein für jede Richtlinie aus Fachexpert:innen, Lizenznehmer:innen, Prüfer:innen, öffentlicher Verwaltung, Zivilgesellschaft etc. zusammengesetztes Multi-Stakeholder-Gremium, das über Richtlinien-Überarbeitung informiert wird und sich jederzeit aktiv in die Ausarbeitung eines Richtlinienvorschlags einbringen kann.
- Richtlinienüberarbeitung ist transparent, evidenzorientiert und partizipativ
- Der mit dem BMLUK abgestimmte Fachausschussverteiler UZ 66 besteht derzeit aus 80 Personen



Status-Quo UZ 66

Zahlen und Fakten (Stand: 16. Oktober 2025)

- Aktuell keine Lizenznehmer
- Seit der ersten Veröffentlichung der Richtlinie (06/2015) gab es einen Lizenznehmer (Fahrradbotendienst aus Wien), der die Lizenz inzwischen zurückgelegt hat
- Dementsprechend Chance und Notwendigkeit, die Richtlinie profund zu überarbeiten und dem Markt anzupassen, um einerseits bestehendes Interesse zu adressieren und andererseits Marktdynamik auszulösen



3

Zusammenfassung des Richtlinienentwurfs

Übersicht über Kernänderungen (1)

Kernänderungen im 1. Entwurf

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

● ● Redaktionelle Adaptierungen

Diverse kleine Änderungen

- Einleitung
- Ergänzung Prüfbestimmungen
- Normen

● ● Fakten zur Online-Diskussion

Übersicht

- von 7. August bis 15. September 2025
- 13 „Daumen nach Oben“ vergeben - 100 % Zustimmungsrate
- Abgabe von 55 Kommentaren von 8 Teilnehmer:innen (10 % Teilnahmequote) + Stellungnahme vom BMIMI
- Vergleich: politisch relevante und entsprechend „umkämpfte“ Richtlinie UZ 49 – Nachhaltige Finanzprodukte mit rund 80 LZN: 221 Kommentare von 29 Teilnehmer:innen (9,3 % Teilnahmequote); bei UZ 75 Messestand-/Dekorationsbau: 13 Kommentare von 9 Teilnehmer:innen (10 % Teilnahmequote)
- **Fazit UZ 66:** Rücklaufquote im Normalbereich – teilweise Konsens bezüglich RL-Entwurf, aber noch Diskussionsbedarf



4

Beantwortung gestellter Fragen

● ● Offene Fragen

Wer kann Lizenznehmer werden?

- „Ist UZ66 auch angedacht für Unternehmen die nur innerbetriebliche Transportsysteme haben (Lebensmittelklein- & Großhandel - mit/ohne Zustellung an End-Privatkunden“
- „Reine Zustelldienste (Essenslieferanten) wären [...] auch im Fokus, später wird das aber nicht mehr so deutlich möglich... aus Sicht des UZ: wer ist aller die Zielgruppe?

Antwort VKI

- Relevanz zur Beantwortung dieser Frage hat die Produktgruppendefinition: „Mit dem Österreichischen Umweltzeichen auszeichnenbar sind emissionsarme Transportsysteme und Transportdienstleistungen für Güter, die auf Schiene oder Straße transportiert und in Verteilzentren, -hubs bzw. -depots umgeschlagen werden.“
- Der Anbieter dieser Transportdienstleistung = Lizenznehmer
- **Vorschlag:** für z.B. Essenszustelldienste bräuchte es zwischen „und“ und „in“ ein „gegebenenfalls“ → „....transportiert und gegebenenfalls in Verteilzentren, -hubs bzw. -depots umgeschlagen werden.“

● Offene Fragen

Relevanz ausländischer Betriebsstätten

- „Inwiefern sind für ein Österreichisches Umweltzeichen ausländische Produktionsstätten relevant? Es sollte eine Begrenzung auf inländische Gebäude geben.

Antwort VKI

- Laut Produktgruppendefinition: „Ein Transportsystem wird in dieser Richtlinie verstanden als die Gesamtheit aller technischen, organisatorischen und infrastrukturellen Elemente, die erforderlich sind, um Güter von einem Ausgangspunkt zu einem Zielort zu befördern.“
- Daher sind auch Betriebsstätten (z.B. Hubs im Ausland), die vom LZN betrieben werden relevant.

Offene Fragen

Kann- und Muss-Kriterien in der UZ 66?

- Bei vier Kriterien (2.2.1.1; 2.2.1.2; 2.2.3; 2.2.5) kam in der Online-Diskussion Vorschlag, zwischen Kann- und Muss-Kriterien zu unterscheiden

Antwort VKI

- „Auszuzeichnende Transportdienstleistungen oder Transportsysteme müssen vollinhaltlich den jeweils relevanten Kriterien der Richtlinie UZ 66 entsprechen.“
- Muss- und Sollkriterien finden sich v.a. in Richtlinien, die 1) sehr komplexe und umfassende Dienstleistungen abbilden, die 2) oftmals deckungsgleich sind mit dem gesamten Betrieb (UZ 200)
- → UZ 66 deckt gesamte Transportdienstleistung ab, aber nicht den gesamten Betrieb (es gibt z.B. keine Anforderungen an Verpflegung, Reinigungsmittel, Nachhaltiges Beschaffungskonzept etc.)



5

Diskussion offener Punkte

Stellungnahme BMIMI

Zusammenfassung

Inhalt der Stellungnahme	Rückmeldung VKI
Framing der Einleitung auf Ziele der Republik Österreich	wird integriert/überarbeitet werden
Zulassungsquoten emissionsfreier Fahrzeuge bei Ambitionsniveau berücksichtigen (z.B.): - Öffentliche Beschaffung: generell nur noch von E-Pkw, Verbrenner nur mit Begründung; ab 2027 nur noch E-Pkw - EU CO2 Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge: ab 2035 de-facto nur noch emissionsfreie Neufahrzeuge Quoten in UZ 66 sollten darüber liegen + Steigerung vorsehen - betreffend bestehendem Fuhrpark + Neuzulassungen	tbd – für bestehenden Fuhrpark große Herausforderung, eventuell noch ein Kriterium zu Neuanschaffung in die Richtlinie mit aufnehmen?
Im Verteilerverkehr nur emissionsfreie Fahrzeuge	tbd (siehe. Folie 22 & 28)
Spritspartraining statt schriftlicher Belehrung	tbd (siehe Folie 24)
Soziale Standards über gesetzlichen Bestimmungen	tbd (siehe Folie 37)

2.1 Schienenverkehr

Anforderungen

- Nur Ganzzüge vom Abfahrtsort bis zum Zielort auszeichnenbar
- Als Energie ist nur Strom gem. Pkt. 4.2 zulässig (UZ 46-Strom)

2.1 Schienenverkehr

Diskussion + Rückmeldung VKI

Einschränkung auf Ganzzüge erschwert die Verlagerung von Transporten auf die Schiene. Einzelwagenverkehr sollte Berücksichtigung finden. Streckengeschäft mit mehreren Haltepunkten oder ankoppeln von Containern an einen bereits bestehenden Zug wäre ebenfalls zu erwägen.

Begriff Streckengeschäft ergänzen - ermöglicht Zertifizierung von Ganzzügen und Einzelwagenverkehr

Zertifizierung von Einzelwagenverkehr ermöglichen aber nur auf elektrifizierten Strecken

Kann ein Zug der mit Diesel betrieben wird auch HVO-100 verwenden (technisch möglich?), wäre das eine Alternative oder muss es Strom (und dann UZ46 Strom sein)?

Anforderungen an Strom beibehalten

-
- **Fuhrpark – 2.2.1.1 Fahrzeuge mit einem**
 - **Gesamtgewicht < 3,5t**
-

Anforderungen

- Verbrennungsmotoren: mind. EURO 6
- Lärmarme Reifen (mind. Klasse B) sowie spritsparende Reifen (mind. Klasse C)
- Ab Fuhrparkgröße von 300 Fahrzeugen, müssen nur mind. 70% o.a. Anforderungen erfüllen

● Fuhrpark – 2.2.1.1 Fahrzeuge mit einem ● Gesamtgewicht < 3,5t

Diskussion + Rückmeldung VKI

Mindestvorgaben der
Klasse B & Klasse C für
Winter- & Sommerreifen?

prinzipiell ja

Reifenthematik große
Herausforderung in der Umsetzung
(Verfügbarkeit von Sommer-,
Winter- & Ganzjahresreifen) &
Nachweisführung.

Wie ließe sich diese
Herausforderung
lösen? Auch
Fahrzeuge > 3,5t
mitdenken

Emissionsstandard
EURO 6 auch auf
Wasserstoff bezogen?

gilt für alle
Verbrennungsmotoren

Warum lärmarme
Reifen im Fokus der
UZ 66?

weil ökosozial
relevant

-
- **Fuhrpark – 2.2.1.2 Fahrzeuge mit einem**
 - **Gesamtgewicht > 3,5t**
-

Anforderungen

- Verbrennungsmotoren: mind. EURO 6
- Lärmarme Reifen (mind. Klasse C) sowie spritsparende Reifen (mind. Klasse C)
- Telematik- und Controllingsystem mit Fahr- und Fahrzeugdaten
- Ab Fuhrparkgröße von 150 Fahrzeugen, müssen nur mind. 70% o.a. Anforderungen erfüllen

● Fuhrpark – 2.2.1.2 Fahrzeuge mit einem ● Gesamtgewicht > 3,5t

Ergänzend zu 2.2.1.1

Soll das nur für die
Zugmaschine, oder
auch den Auflieger
bzw. Anhänger gelten?

für Zugmaschinen
(Emissionsstandard,
Telematiksystem, Reifen)
sowie Auflieger (Reifen)

Reifenthematik große
Herausforderung in Umsetzung
& Nachweisführung.

bereits diskutiert

BMIMI: Alle von 2.2.1
betroffenen Fahrzeuge
(unter und über 3,5t)
anstatt EURO 6
emissionsfrei

Welche Implikationen? ggf.
Differenzierung bestehender
Fuhrpark vs. Neuanschaffungen?

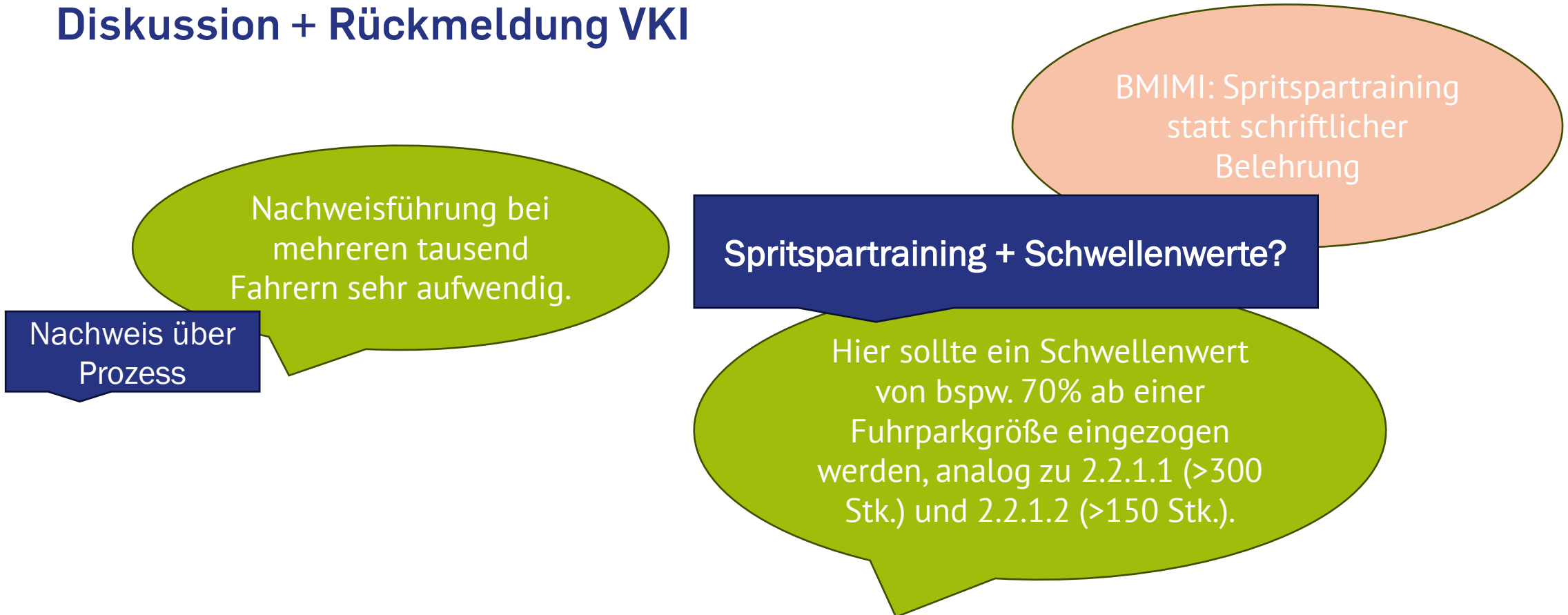
2.2.2 Schulungen Lenker:innen

Anforderungen

- Alle FahrzeuglenkerInnen (< / > 3,5t) müssen Spritspartraining oder schriftliche Belehrung zu spritsparendem Fahren erhalten haben

2.2.2 Schulungen Lenker:innen

Diskussion + Rückmeldung VKI



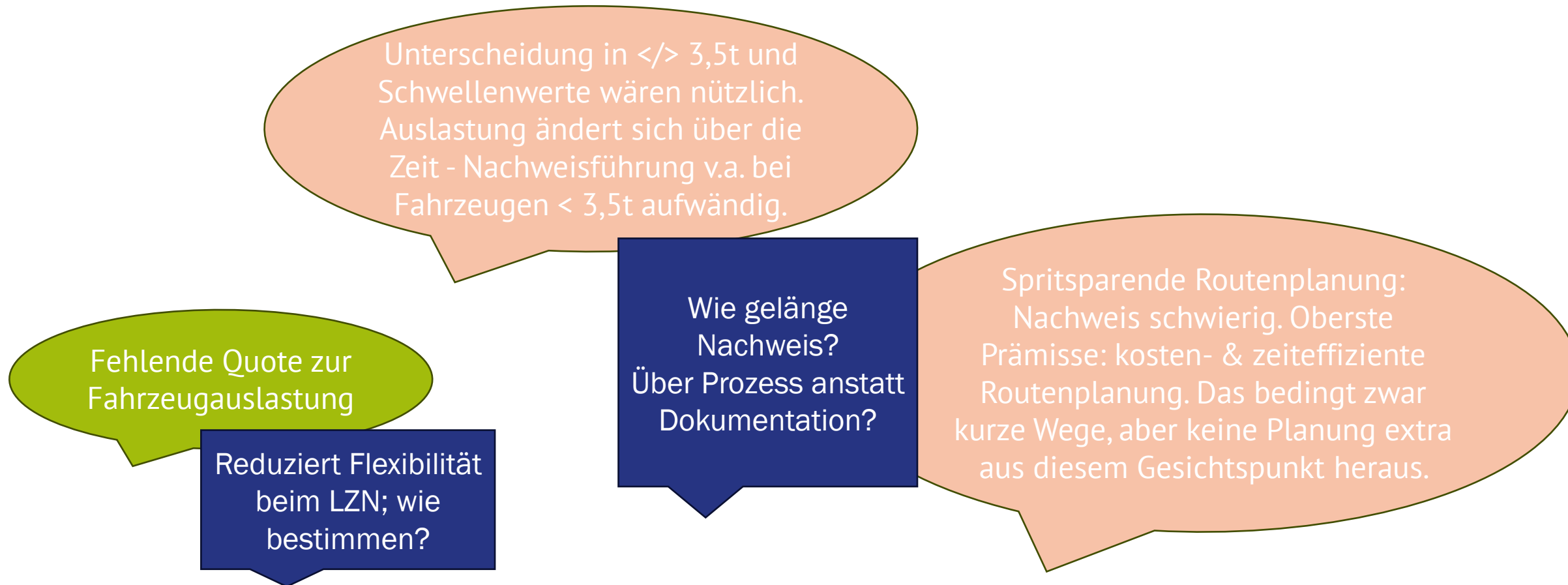
2.2.3 Optimierungs-/Effizienzmaßnahmen

Anforderungen

- Auslastungsmanagement
- Spritsparende Routenplanung
- Sendungsverfolgung
- Empfangsavisierung

2.2.3 Optimierungs-/Effizienzmaßnahmen

Diskussion + Rückmeldung VKI



- **2.2.4 Verteilerverkehr / Last Mile – letzte**
- **Meile**

Anforderungen

- Einsatz alternativer Antriebskonzepte / alternativer Energieträger
- Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Energieträgern, muss im Jahresdurchschnitt mind. 50% betragen
- Flüssige Biomasse entsprechend den Kriterien Art. 29 EU 2018/2001
- Für Unternehmen ohne Last-Mile: zusätzlich zu 2.2.1 mind. 50% des aktiven Fuhrparks mit alternativen Antriebskonzepten /Energieträgern

● 2.2.4 Verteilerverkehr / Last Mile – letzte ● Meile

Diskussion + Rückmeldung VKI

HVO =
alternative
Energieträger im
Sinne der RL?

sofern Anforderung
an EU 2018/2001
erfüllt, laut
aktuellem Entwurf ja

BMIMI: ausschließlich
emissionsfreie
Fahrzeuge
vorschreiben

E-Fahrzeuge eignen sich sehr gut im
Verteilerverkehr. Breites Angebot an Fahrzeugen +
attraktive Förderung. Adaptierungsvorschlag: "Im
Verteilerverkehr müssen E-Fahrzeuge eingesetzt
werden. Der Anteil der eingesetzten E-Fahrzeuge
muss im Jahresdurchschnitt mindestens 50%
betragen." (Stückzahl oder Kilometer)

Diskussion über Implikationen
von 50% und 100%-Quote
Wie z.B. mit Frächtern
verfahren, die keine Last Mile
haben?
Wie mit HVO umgehen?



2.2.5 Externe Frächter

Anforderungen

2.2.5.1 Vollständiges Outsourcing

- dann vollinhaltliche Einhaltung von 2.2.1 bis 2.2.4 durch Frächter

2.2.5.2 Teilweises Outsourcing

- Info zum Outsourcing-Anteil
- < 25% Outsourcing – dann nur Einhaltung von 2.2.3 Optimierungs-/Effizienzmaßnahmen - >25% Outsourcing: siehe 2.2.5.1)
- Bei Neuausschreibungen: Berücksichtigung der Anforderungen an Fuhrpark, LenkerInnen-Schulungen und Optimierungs-/Effizienzmaßnahmen

2.2.5 Externe Frächter

Diskussion + Rückmeldung VKI

Fokus auf
„Integration in
Ausschreibung“
/ Wording
adaptieren

Berücksichtigung bei
Neuausschreibung als
optionales Qualitätskriterium

Ergänzung um
Kilometer, da dies auch
Grundlage der
Beauftragung sein kann

Missverständnis?

Frächterlandschaft sehr unterschiedlich.
Je abzufragen, welche Fuhrparkgrößen
hinter dem jeweiligen
Frachtunternehmen stehen ist
aufwändig. Nur große Unternehmen
verfügen über technische und finanzielle
Mittel, um Anforderungen zu erfüllen

Eine Differenzierung wäre
sinnvoll. 30% für die letzte
Meile erscheint passend bzw.
60% für Transportlogistik.

● 2.2.6 Verteilzentren, -hubs bzw. depots

Anforderungen

- Wenn Verteilzentrum, Hub, Depot vorhanden, müssen 2 von 7 vorgeschlagenen Kriterien erfüllt sein
- z.B. Erfüllung ÖGNI/DGNB-Gebäudestandard, Beheizung mit erneuerbaren Energieträgern, Managementsystem, Vorlage Sanierungsfahrplan, Gründach/Fassadenbegrünung, PV-Anlage, Bezug UZ 46-Strom

2.2.6 Verteilzentren, -hubs bzw. depots

Diskussion + Rückmeldung VKI

Externe Zertifizierung des
Managementsystems nötig?
Anwendungsbereich des
Managementsystems =
Gebäude oder Unternehmen?

keine externe Zertifizierung;
Managementsystem, das
Gebäudeebene umfasst

Bestehende Mietgebäude
könnten z.B. ÖGNI,
Heizungsänderung Sanierung,
Dach-/Fassadenbegrünung, PV
nicht erfüllen.

in diesem Fall ist
Kriterium für das
Gebäude nicht
relevant - sofern
Verbesserung
versucht wurde

Einführung eines
Größenkriteriums: z.B. ab 100
Gebäude, in denen Güter
umgeschlagen werden, müssen
zumindest jene Gebäude, in
denen 50% aller Güter
umgeschlagen werden, zwei
der Kriterien erfüllen.

sinnvoller Vorschlag

2.2.7 Verpackung

Anforderungen

- Kriterium nur anwendbar, sofern vom Lizenznehmer Güter ver- oder umverpackt werden – in diesem Fall:
 - Von halogenierten organischen Verbindungen freie Kunststoffverpackungen
 - Rücknahme von Verpackungen bzw. Teilnahme an Sammelsystem
 - Leerraum in Verpackungen nicht mehr als 50%
 - Bestimmungen der Verpackungsverordnung

2.2.7 Verpackung

Diskussion + Rückmeldung VKI

Vorgabe von geringer Relevanz; die hier aufgelisteten Anforderungen richten sich an den Abpacker der Waren und nicht an den Transporteur; daher könnte dieses Kriterium auch entfallen.

für z.B. Lieferant von Biokisten wäre es durchaus relevantes Kriterium

Die Bestimmungen der Verpackungsverordnung sollten zur Verbesserung von Leerraum, ... genügen, vor allem da die EU-PPWR viele Regelungen bereits abhandelt.

Bis zu der genannten Einführung der PPWR-Regelung (konkret 50% Leerraum) in 2030 sind bereits 1,5 Revisionszyklen des UZ66 vergangen. Ein vorreiten vor der gesetzlichen Verpflichtung ist im Sinne des Umweltzeichens.

Vorschlag: Kriterium belassen wie es ist + Verweis auf Mehrwegeinsatz? Alternativvorschlag?

- **3 Soziale Kriterien – 3.1 Beschäftigungsverhältnisse**
- **& 3.2 Kollektivvertrag**

Anforderungen

- Beschäftigungsverhältnisse durch Dienst- oder Werkvertrag geregelt
- Einhaltung der geltenden kollektivvertraglichen Bestimmungen

● 3 Soziale Kriterien – 3.1 Beschäftigungsverhältnisse ● & 3.2 Kollektivvertrag

Diskussion + Rückmeldung VKI

Im Sinne des Gleichklangs mit anderen UZ Richtlinien, sollte Einheitlichkeit angestrebt werden. Verweis auf Vorgaben der RL UZ 200

guter Gedanke, aber nicht 1:1 umlegbar (Sinnhaftigkeit)

- Streichung von 3.1 & 3.2 – stattdessen:
- Kollektivvertragsbindung und gleiche Behandlung von externem oder dienstnehmerähnlichem Personal, insbesondere hinsichtlich Entgelt, Entgeltfortzahlung & Arbeitnehmer:innenschutz-Bestimmungen (insbes. Arbeitszeit, Arbeitsruhe)
 - Gewährleistung der betrieblichen Mitbestimmung

Akzeptanz des Vorschlags?
Implikationen?
Ausformulierung?

- **3 Soziale Kriterien – 3.3 Weiterführende soziale**
- **Kriterien für Großunternehmen**

Anforderungen

- Grundsatzerklärung Menschenrechte
- Verhaltens- und Ethikkodex für Mitarbeiter:innen
- Verhaltens- und Ethikkodex für Auftraggeber:innen
- HR-Policy mit wesentlichen sozialen Nachhaltigkeitsaspekten

● 3 Soziale Kriterien – 3.3 Weiterführende soziale Kriterien für Großunternehmen

Diskussion + Rückmeldung VKI

Verweis auf die
Größenklassen
gemäß § 221 UGB
anstatt WKO zur
Definition von
Großunternehmen

sinnvoller
Vorschlag

Akzeptanz des Vorschlags?
Implikationen?
Ausformulierung?

Ergänzung in 3.3:

- Beschäftigung von benachteiligten Personengruppen (Arbeitnehmer:innen 50+, Langzeitarbeitslose, Jugendliche etc.).
- Erhöhung & Förderung der Beschäftigungsdauer im Betrieb (zur Zurückdrängung prekärer Arbeitsverhältnisse, wie z.B. Leiharbeit).
 - Verantwortungsvolle Personalstrategie (Fortbildungs- und Umschulungsmöglichkeiten, Dienstkontinuität etc.).
- Qualitätsgesicherte Lehrausbildung, Lehrausbildungsquoten
 - Maßnahmen zur Geschlechtergleichstellung und Nichtdiskriminierung (Vereinbarkeit Berufs- & Privatleben, Gleichbehandlung)
- Förderung der österreichischen (europäischen) Wertschöpfung in der Einkaufsstrategie – etwa von Komponenten.
 - Einschränkung und Kontrolle von Subvergaben
- Forderung nach 90% unbefristeten Dienstverhältnissen zur Verhinderung von Leiharbeit

4.2 Strom

Anforderungen

- Bezug von UZ 46 Strom (bzw. Eigenstrom aus erneuerbaren Energieträgern oder aus erneuerbaren Energiegemeinschaften)
- Wenn keine Wahlmöglichkeit besteht, ist das Kriterium nicht relevant (inkl. Nachweis = zB Stromliefervertrag lautend auf anderes Unternehmen + schriftliche Info auf Anfrage, dass Bezug von UZ 46 Strom nicht möglich ist)

4.2.1 Strom

Anforderungen

- Wenn UZ Strom nicht oder nicht in ausreichenden Mengen verfügbar ist, gilt Alternativkriterium 4.2.1:
 - Strom von Ökostromhändler +
 - Strom der zu 100% aus erneuerbaren Quellen stammt +
 - Strom der gemeinsam mit Herkunftsnachweisen gehandelt wird

4.2 Strom (3)

Diskussion + Rückmeldung VKI

Viele größere Stromanbieter handeln bzw. bieten auch CO₂-behafteten Strom an. Ist das automatisch ein Ausschlusskriterium?

dem aktuellen
Vorschlag zufolge: ja

Diese Anforderung wirkt sehr einschränkend und ist nur eine bedingte Erleichterung, wenn UZ 46 Strom nicht verfügbar ist. bzw. wirtschaftlich nicht darstellbar.

Wirtschaftlichkeit wird in Kriterien aktuell nicht berücksichtigt – Verfügbarkeit und Einfluss des LZN hingegen sehr wohl



Offene Punkte

Gibt es noch offene
Fragen oder Punkte?



6

Next Steps & Verabschiedung

● ● Next Steps

Nacharbeiten zum Fachausschuss

- Next Step: Anfertigung Ergebnisprotokoll – Übermittlung an den gesamten Fachausschussverteiler
- November: Erstellung finaler Entwurf (VKI)
- Ca. zweite Novemberwoche: Versand finaler Entwurf mit (mind.) zweiwöchiger Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme
- 17. Dezember 2025: Umweltzeichen-Beirat: Beschluss über neue Richtlinie – dem Beirat werden alle eingelangten offiziellen, schriftlichen Stellungnahmen übermittelt
- Gültigkeit des neuen Kriteriums: ab 1.1.2026 verpflichtend anzuwenden (bestehende Lizenznehmer haben ein Jahr Zeit, die neu beschlossenen Kriterien umzusetzen)



KONTAKT



Mag. RAPHAEL FINK

Projektleiter Österreichisches Umweltzeichen

T + 43 1 588 77-204
M + 43 676 852270 204
raphael.fink@vki.at

Verein für Konsumenteninformation
Linke Wienzeile 18
1060 Wien | *Vienna* | *Austria*

www.vki.at | www.konsument.at

ZVR-Zahl 389759993