

GEMEINSAME PRESSEMITTEILUNG

SPERRFRIST 31 MAI 2017 09h00 MEZ

Autonome Lkw: Neue Studie macht Vorschläge zu Fahrerjobs und Rechtsrahmen

Autonome Lkw sparen Kosten, senken Emissionen und verbessern die Sicherheit. Aber der Verlust von Jobs erfordert einen geregelten Übergang.

Leipzig, 31. Mai 2017 – Regierungen müssen sich auf die geordnete Einführung von fahrerlosen Lkw vorbereiten, um mögliche soziale Verwerfungen durch Arbeitsplatzverluste zu verhindern.

Das ist die Kernbotschaft einer Studie, die das International Transport Forum (ITF) gemeinsam mit drei Partnerorganisationen heute vorstellt.

Selbstfahrende Lkw helfen Kosten zu sparen, Emissionen zu senken und Straßen sicherer zu machen. Sie würden auch den Fahrermangel mindern, dem sich die Speditionsbranche ausgesetzt sieht, so der Report.

Doch autonome Lkw könnten die Nachfrage nach Fahrern in den USA und Europa bis 2030 um 50 bis 70% reduzieren. Bis zu 4,4 Millionen der für dann projizierten 6,4 Millionen Stellen für professionelle Trucker könnten wegfallen, so eines der Szenarien.

Selbst wenn das Aufkommen fahrerloser Lkw Berufsanfänger zunehmend davon abhält, den Fahrerberuf zu wählen, könnten immer noch mehr als 2 Millionen Fahrerjobs in the USA and Europa überflüssig werden, wie die untersuchten Szenarien ergeben.

Der Report gibt vier Empfehlungen zur Ausgestaltung des Übergangs zum fahrerlosen Straßengüterverkehr:

- ▶ **Einrichtung eines Übergangsrats** mit beratender Funktion speziell zu Arbeitsmarktaspekten;
- ▶ **Schaffung eines temporären Lizenzsystems**, um die Geschwindigkeit der Einführung selbstfahrender Lkw zu steuern;
- ▶ **Einführung internationaler Standards**, Strassenverkehrsregeln und Fahrzeugspezifikationen für selbstfahrende Lkw;
- ▶ **Weiterführung von Pilotprojekten** mit autonomen Lkw zum testen von Fahrzeugen, Netzwerktechnologien und Kommunikationsprotokollen.

[Anmerkung: Vollständige Empfehlungen im Anhang]

Diese Empfehlungen wurden von Verbänden der Lkw-Hersteller, Spediteure und Transportarbeiter gemeinsam unter der Koordination einer zwischenstaatlichen Organisation abgestimmt. Die breite Koalition der vertretenen Interessen verleiht diesem Aufruf zum Handeln besonderes Gewicht.

Der Report wurde gemeinsam erarbeitet vom Europäischen Verband der Automobilhersteller (ACEA), der International Transport Workers' Federation und the International Road Transport Union (IRU), dem Weltverband des Spediteure, in einem Projekt unter Führung des International Transport Forum, einer bei der OECD in Paris ansässigen Organisation für globale Verkehrspolitik.

José Viegas, Generalsekretär des **International Transport Forum** (ITF) erklärte:

"Fahrerlose Lkw könnten innerhalb von zehn Jahren ein normaler Anblick auf unseren Strassen sein. Autonome Lkw sind heute schon unter kontrollierten Bedingungen im Einsatz, etwa in Häfen oder Minen. Tests auf öffentlichen Straßen finden in vielen Regionen statt, unter anderem in den USA und in der EU. Hersteller investieren große Summen in Automatisierung und viele Regierungen überprüfen derzeit die geltenden Rahmenbedingungen. Sich jetzt auf mögliche negative soziale Folgen durch verlorengelassene Jobs vorzubereiten, wird die Risiken im Fall einer schnellen Einführung von fahrerlosen Lkw mindern helfen."

Das ITF ist eine zwischenstaatliche Organisation mit derzeit 57 Mitgliedsländern. Die einzige globale Organisation für alle Verkehrsträger agiert als verkehrspolitischer Thinktank und veranstaltet den jährlichen Weltgipfel der Verkehrsminister in Leipzig.

Erik Jonnaert, Generalsekretär der **European Automobile Manufacturers' Association** (ACEA), sagte:

"Harmonisierung der Regeln über Ländergrenzen hinweg ist der Schlüssel dafür, die Vorteile der Lkw-Selbstfahrtechnologie voll nutzen zu können. Autonome Lastwagen sind keine nationale Frage, denn sie sollten natürlich Grenzen nahtlos passieren können. Wir brauchen internationale Standards, Gesetze und Verfahren für die Erteilung von Ausnahmen von Verkehrsregeln für selbstfahrende Lastwagen. Ansonsten riskieren wir einen Flickenteppich von Regeln, der Hersteller und Betreiber daran hindern könnte, in autonomes Fahren zu investieren."

ACEA ist die Vertretung der Automobilindustrie in Europa und vertritt 15 führende Hersteller von Kfz, Lkw, Lieferwagen und Bussen mit Werken in der Europäischen Union.

Christian Labrot, Präsident der **International Road Transport Union** (IRU), erklärte:

"Autonome Lkw bringen der Gesellschaft viele Vorteile, angefangen bei Kostenersparnis und niedrigeren Emissionen. Sie werden den Speditionen ausserdem helfen, den derzeitigen Fahrermangel in vielen Teilen der Welt in den Griff zu bekommen. Aber wir dürfen nicht vergessen, dass die engagierten Fahrer von heute Umschulungen brauchen werden, und wir müssen weiterhin Profis für Berufe im Straßengüterverkehr interessieren. Wir sollten alle zusammenarbeiten für eine geordnete Einführung der Selbstfahrtechnologie."

Die IRU ist der Weltverband für Straßenverkehr und vertritt Lkw-, Bus- und Taxi-Betreiber aus mehr als 100 Ländern.

Steve Cotton, Generalsekretär der **International Transport Workers' Federation**, erklärte:

"Automatisierung des Straßengüterverkehrs erfordert einen geordneten und gerechten Übergang. Wir begrüßen ausdrücklich die Empfehlung des Berichts, dass Gewerkschaften in jedem Fall Teil dieses Prozesses sein müssen. Wir müssen übermäßige Härten für Lkw-Fahrer vermeiden und dafür sorgen, dass der Nutzen der Technologie in fairer Weise allen in der Gesellschaft zu Gute kommt. Selbstfahrende Lkw bedrohen die berufliche und persönliche Existenz von Millionen von Berufsfahrern. Diese Studie ist ein gut getimte Untersuchung dazu, wie der Übergang ablaufen könnte. Seine Empfehlungen werden Regierungen helfen, den betroffenen Fahrern einen gerechten Übergang zu ermöglichen."

Die International Transport Workers' Federation versammelt rund 700 Gewerkschaften, die rund 4,5 Millionen Transportarbeiter in rund 150 Ländern vertreten.

- ▶ Bericht herunterladen (verfügbar ab 31. Mai, 09:00 Uhr MEZ):
<https://www.itf-oecd.org/managing-transition-driverless-road-freight-transport>
- ▶ Bilddatei mit Titelseite des Berichts zum Herunterladen:
<https://www.flickr.com/photos/internationaltransportforum/34718859792>

Ansprechpartner für Medien:

Michael Kloth
Head of Communications
International Transport Forum
M +33 (0)6 27 21 47 41
E michael.kloth@itf-oecd.org

John Kidd
Head, Communication and Events
International Road Transport Union
M +41 (0)79 386 95 44
E john.kidd@iru.org

Cara McLaughlin
Communications Director
European Automobile Manufacturers' Association
M +32 (0)485 88 66 47
E cm@acea.be

Sam Dawson
Press and Editorial Manager
International Transport Workers' Federation
M +44 (0)78 50 73 61 46
E dawson_sam@itf.org.uk

ANNEX

Empfehlungen

des Berichts

“Managing the Transition to Driverless Road Freight Transport”

Gemeinsam erarbeitet von
International Transport Forum (ITF),
European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)
International Road Transport Union (IRU)
International Transport Workers' Federation (ITF)

31. Mai 2017

Einrichtung eines Übergangsrates für den Straßengüterverkehr

Regierungen sollten einen Übergangsrat für den Straßengütersektor schaffen, der Vorschläge mit Blick auf die Arbeitsmarktfolgen der Einführung selbstfahrender Lkw unterbreiten würde. Der Auftrag des Gremiums sollte zeitlich begrenzt sein. Repräsentanten der Gewerkschaften, der Speditionsgewerbes, der Fahrzeughersteller und der Regierung sollten vertreten sein. Das Gremium würde die politischen Verantwortlichen dabei unterstützen, Massnahmen so zu wählen, dass Kosten, Nutzen und Risiken der Einführung autonomer Lkw fair verteilt sind.

Schaffung eines temporären Lizenzsystems, um die Geschwindigkeit der Einführung selbstfahrender Lkw zu steuern und bei weiterhin fairem Marktzugang einen gerechten Übergang für betroffenen Fahrer zu schaffen.

Regierungen sollten die Einführung eines Mechanismus' erwägen, mit dem sich der Übergang zu fahrerlosen Lkw gestalten lässt. Ein Lizenzsystem würde es erlauben, die Geschwindigkeit des Übergangs zu steuern. Gleichzeitig würde es finanzielle Mittel verfügbar machen, die für die betroffenen Fahrer eingesetzt werden könnten. Wo vorhandene Arbeitslosenunterstützung als unzureichend erachtet wird, könnte weitere Hilfe in Form gezielter Arbeitsmarktprogramme zur Umschulung von Fahrern geleistet werden. Wo alternative Tätigkeiten durch Automatisierung ebenfalls seltener werden, könnte Hilfe auch in Form zusätzlicher Einkommensunterstützung ausgestaltet werden. Aus Gründen der Fairness sollten die Mittel für Unterstützungsleistungen von den Gewinnern der Einführung selbstfahrender Lkw kommen. Der Verkauf von Lizenzen an Betreiber, die durch fahrerlose Lkw Kostenvorteile erlangen, sollte ergänzt werden durch Beiträge aller Straßennutzer, die von erhöhter Verkehrssicherheit profitieren. Sorgfältiges Design des Lizenzsystems würde sicherstellen, dass es für die Ausgestaltung des Übergangs zu autonomen Lkw eingesetzt wird, und nicht als Vorwand zur Einschränkung des freien Warenverkehrs.

Einführung internationaler Standards, Straßenverkehrsregeln und Fahrzeugspezifikationen für selbstfahrende Lkw

Harmonisierung der Regeln über Ländergrenzen hinweg ist von entscheidender Bedeutung, um die Vorteile fahrerloser Lkw vollständig nutzen zu können. Gemeinsame Regeln und Betriebsstandards ermöglichen autonomen Lkw nahtlosen Wechsel zwischen Ländern; sie sollten deshalb mindestens auf der Ebene von Kontinenten, vorzugsweise aber weltweit eingeführt werden. Das proaktive Verhalten vieler Regierungen mit Blick auf Tests und Ausnahmegenehmigungen erlaubt es, unterschiedliche Technologien parallel zu testen, was zu ihrer schnelleren Reifung beitragen kann. Allerdings trägt dieser Wettbewerb auch das Risiko in sich, dass das Endziel einer Harmonisierung nicht ausreichend beachtet wird.

Weiterführung von Pilotprojekten mit autonomen Lkw zum Testen von Fahrzeugen, Netzwerktechnologien und Kommunikationsprotokollen.

Regierungen, Industrie und Forschung sollten im Rahmen ausgewiesener Teststrecken weiterhin Versuche auf öffentlichen Straßen vorantreiben, um Fahrzeuge, Netzwerktechnologie und Kommunikationsprotokolle zu testen. Dies erlaubt es, unterschiedliche Ansätze zu testen, ohne sich früh im Entwicklungsprozess auf einen Anbieter, einen Standard oder eine Technologie festzulegen und zu verhindern, dass teure und umfangreiche Investitionen in nicht angemessene Infrastruktur fließen. Dies trägt dazu bei, dass der durch autonome Lkw geschaffene gesellschaftliche Nutzen voll ausgeschöpft wird.