

An das  
Bundesministerium für Justiz  
Museumstraße 7  
1070 Wien

Abteilung für Rechtspolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900DW | F 05 90 9004291  
E rp@wko.at  
W wko.at/rp

per E-Mail: vergaberecht@bmj.gv.at  
cc: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2021-0.314.597	Rp 1435/2021/Mi/KK Dr. Annemarie Mille	4291	12.05.2021

**Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Beschaffung und den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeug Beschaffungsgesetz) erlassen wird;  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des im Betreff genannten Entwurfs und nimmt zu diesem, wie folgt, Stellung:

**I. Allgemeines**

Grundsätzlich sind alle Bestrebungen seitens der Europäischen Union sowie der österreichischen Bundesregierung zu begrüßen, die die Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben fördern und daher die Bekämpfung des Klimawandels zum Ziel haben. Busse sind dabei Teil der Lösung und nicht des Problems. Unter Verkehrsexperten ist es mittlerweile einhellige Meinung, dass die Verkehrswende allein mit einer Antriebswende nicht gelingen kann, sondern es vielmehr eines massiven Anstiegs der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bedarf. Der effektivste Weg zur Emissionseinsparung im Personenverkehr ist es, die Menschen von einem Umstieg vom Pkw zum ÖPNV zu überzeugen. Bei all diesen Überlegungen sollte jedoch auch eine Kosten-Nutzen-Abwägung vorgenommen werden sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf Konsumentinnen und Konsumenten.

Daher begrüßen wir die Festlegung des europäischen Gesetzgebers in Erwägungsgrund 22, dass die Vorgaben der o.g. Richtlinie nicht zu einer Ausdünnung des Angebotes oder zu einer Verteuerung für die Fahrgäste führen dürfen. Um dies zu erreichen, ist die Bereitstellung ausreichender Mittel zur Kompensation der Mehrkosten durch den Staat unumgänglich. **Leider** **verkennt schon der europäische Gesetzgeber das Ausmaß der Mehrkosten, indem er nur auf die Fahrzeuge abstellt.** Die notwendige Infrastruktur und ihre Implikationen bergen jedoch weitere erhebliche Mehrkosten, die von den Verkehrsunternehmen nicht getragen werden können.

Den errechneten Erfüllungsaufwand sowohl für die Wirtschaft als auch für die Verwaltung halten wir für viel zu niedrig. Die Anschaffungskosten für einen Elektrobus betragen in etwa das Doppelte des Kaufpreises eines Dieselmotors. Bei Wasserstoffbussen liegt der Anschaffungspreis beim Dreifachen eines Dieselmotors. Während der europäische Gesetzgeber davon ausgeht, dass die Kaufpreise sauberer Fahrzeuge „weiter sinken werden“ (vgl. Erwägungsgrund 6), zeigt ein Blick in die Praxis ein völlig anderes Bild. Die Kaufpreise für Elektrobusse sind in den letzten Jahren trotz wachsender Verfügbarkeit gestiegen. Dies hängt neben der konstant hohen Nachfrage nach Fahrzeugen mit alternativen Antrieben mit den immer größer werdenden Batterien zusammen. Auch der Verband der deutschen Automobilindustrie führt immer wieder aus, dass positive Preiseffekte auf absehbare Zeit nicht zu erwarten sind:

- Bei E-Bussen kommt hinzu, dass ein herkömmlicher Dieselmotor nicht 1:1 durch einen E-Bus ersetzt werden kann. Die im Vergleich zu Dieselmotoren geringeren Reichweiten führen dazu, dass 2 E-Busse oder zumindest 1,5 E-Busse angeschafft werden müssen, um dieselbe Kilometerleistung gewährleisten zu können.
- Die Annahmen zu den Branchenbelastungen aus dem Gesetzesentwurf weichen daher deutlich von den Rückmeldungen aus der Branche ab. Eine Kostenreduktion bei der Beschaffung der E-Fahrzeuge kann u.a. aufgrund der falschen Konstruktion der CVD im Markt nicht erkannt werden. Im Gegensatz zum PKW- und LKW-Markt, bei dem Hersteller einen Flottengrenzwert aktiv erreichen müssen, fordert die CVD keine Motivation zur Kostendegradation von den Herstellern bei Bussen. Der Ausgleich muss nun durch die (ÖPNV-) Betreiber bzw. die öffentliche Hand erfolgen.

Die CVD fordert und bezieht sich in ihren Formulierungen auf die Beschaffung und den Austausch bestehender Fahrzeugflotten durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bzw. zur Nutzung vorgegebener Treib- und Kraftstoffe. In den letzten sieben Jahren der Entwicklung von Bussen mit alternativen Antrieben ist die Erkenntnis erwachsen, dass die Fahrzeugbeschaffung bei einem Systemwechsel der kleinere Teil der Investitionen darstellt. Tatsache ist, dass Batteriebusse ca. doppelt so teuer, Fahrzeuge mit Brennstoffzellen ca. dreimal so teuer wie vergleichbare dieselmotorgetriebene Fahrzeuge der Abgasstufe EURO VI sind. Für den Betrieb dieser Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind jedoch viele zusätzliche Investitionen u.a. in die Infrastruktur, das Personal sowie die Steuerung und Unterhaltung notwendig:

- Die Investitionen, die in die Infrastruktur nötig sind, liegen dabei deutlich höher als die, die für die Fahrzeugbeschaffung notwendig sind. Die benötigte Vorlaufzeit beträgt zurzeit zwei bis drei Jahre. Ohne die Investitionen in die Infrastruktur ist der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben nicht möglich. Dazu kommt ein Doppelbetrieb von bisheriger Tankstellen- und neuer Lade- oder Tankinfrastruktur in der Migrationszeit bis zur kompletten Umstellung. Hierdurch steigen die Betriebskosten der Unternehmen, die in alternative Kraftstoffe investieren, deutlich.
- Hinzu kommen erhebliche Mehrkosten für die Ladeinfrastruktur, für die Erweiterung des Hausanschlusses (Stromversorgung), für den über Jahre erforderlichen Parallelbetrieb der unterschiedlichen Antriebsarten, für den Ausgleich geringerer Verfügbarkeiten. Der Gesetzesentwurf scheint dabei die Auswirkungen auf betriebseigene Infrastrukturen nicht zu berücksichtigen.
- Dem steigenden Platzbedarf muss Rechnung getragen werden. Abhängig von der Positionierung der Ladeinfrastruktur sind andere Aufstellungen der Fahrzeuge notwendig. Zum Ausgleich für die geringeren Reichweiten von Batteriefahrzeugen ist die Anschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen erforderlich (wie oben ausgeführt).

- Auch bei Brennstoffzellenbussen wird für die Wasserstoffbetankungsinfrastruktur deutlich mehr Platz benötigt als für eine Dieseltankstelle.
- Wenn dieser Platzbedarf nicht gedeckt werden kann, sind Investitionen in neue Standorte erforderlich. Auch dies ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden.

Neben diesen zusätzlichen Kosten entstehen jedoch auch enorme Kosten, die mit der Wartung (auf alternative Antriebe geschultes Werkstattpersonal) sowie Ladung/Betankung von Zero-Emission Bussen einhergehen. Die Kosten für die Errichtung von Lade- bzw. Betankungs-Infrastruktur ist jedoch nicht nur kostenintensiv, sondern führt auch dazu, dass weitere Flächen für den Verkehr verwendet werden müssen, die man anderen Zwecken zuführen hätte können (z.B. Grünflächen in Städten).

**Derartige Kostenfolgenabschätzung dürfen bei den WFA-Analysen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes nicht unter den Tisch fallen! Vor diesem Hintergrund werden die geschätzten Ausgaben für deutlich zu niedrig gehalten.**

Weiters wird innerhalb der WFA zwar auf eine deutliche finanzielle Mehrbelastung durch Fahrzeuge und Infrastruktur hingewiesen, die Kostentragung (Länder/Gemeinden) wird jedoch nicht thematisiert.

Zudem listet die WFA lediglich Kosten bis 2025 auf. Aufgrund der fehlenden Förderung zum aktuellen Zeitpunkt und bereits getätigter Ausschreibungen sind massive (Fahrzeug und Infrastruktur) Umstellungen vor allem für den zweiten Bezugszeitraum zu erwarten. Diese werden von der aktuellen WFA nicht berücksichtigt. Die WFA ist daher jedenfalls um den zweiten Bezugszeitraum zu ergänzen, um rechtzeitig für den finanziellen Bedarf bei Ländern und Gemeinden vorzusorgen.

Kritisch anzumerken ist, dass die tatsächliche praktische Umsetzung - die Einhaltung der Mindestquoten - bloß dann möglich ist, wenn auch entsprechende emissionsfreie und saubere Fahrzeuge für sämtliche Auftraggeber auf dem Markt frei und unter Einhaltung realistischer Lieferzeiten erhältlich sind. Um die finanziellen Auswirkungen der entsprechenden Anpassungen abzufedern und emissionsfreie und saubere Straßenfahrzeuge stärker zu unterstützen, regen wir die Schaffung entsprechender Förderungsmöglichkeiten an.

Zudem ist grundsätzlich festzuhalten, dass bei den städtischen Verkehrsunternehmen die Fahrzeugbeschaffung nicht parallel zur Dienstleistungsbeauftragung erfolgt, sondern in Abhängigkeit der Fuhrparkgröße und der Einsatzzeit der Fahrzeuge. Diese liegt bei ca. 12 Jahren. Wenn diese Verkehrsunternehmen nun im Rahmen einer Neuvergabe eines Dienstleistungsvertrags plötzlich 45% bis 65% des Fuhrparks auf Busse mit alternativen Antriebstechniken umstellen müssen, resultiert daraus, dass Dieselse, welche noch viele Jahre eingesetzt werden könnten, abgestoßen werden müssen (Kapitalvernichtung). Der Gebrauchtwagenmarkt wird überschwemmt, und die Preise fallen in den Keller.

Gerade für derartig gelagerte Fälle wäre eine entsprechende Übergangsregelung sinnvoll, dass man zum Beispiel, eine maximale Restnutzungszeit für den bestehenden Fuhrpark mit 12 Jahren festsetzt und erst dann eine Ersatzbeschaffung im Sinne der Quotenregelung vorschreibt.

Darüber hinaus ergeben sich noch folgende Fragen:

- Wie muss / kann der Begriff „einzusetzen“ bei Verkehrsdienstverträgen in Bezug auf die Quotenregelung ausgelegt werden? Müssen die einzusetzenden Fahrzeuge betreffend die Stückzahl die Quote erfüllen oder ist hier auch die Kilometerleistung der Fahrzeuge dieser Quotenregelung unterworfen? Beispiel: Die km-Leistung der sauberen Fahrzeuge macht nicht 45% der gesamten km-Leistung aller Fahrzeuge aus.
- Angenommen ein Dienstleistungsvertrag ist für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2033 abzuschließen und die Beauftragung erfolgt mit 01.04.2024. Gilt für diesen Zeitraum die Quote von 45% über die gesamte Vertragslaufzeit oder ist ab 01.01.2026 die Quote von 65% zu erfüllen?

### **Zu den notwendige Begleitmaßnahmen aus Sicht der Verkehrsunternehmen**

#### **1. FÖRDERUNGEN:**

Ohne ausreichende Förderung für die Beschaffung und den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wird es den Unternehmen nicht möglich sein, emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge in nennenswerter Stückzahl zu beschaffen und zu betreiben. Daher ist es essentiell, dass die Antriebswende mit passenden Förderprogrammen begleitet wird. Es muss sich dabei sowohl um unkomplizierte Förderungen für die Anschaffung von alternativ angetriebenen Omnibussen, als auch für den Betrieb, die Wartung und etwaige Schaffung von Infrastruktur bei den Betrieben handeln. Hier gilt es jedoch insbesondere die KMU zu fördern, damit es nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen öffentlichen/teilöffentlichen/kommunalen Verkehrsbetrieben auf der einen und privaten Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite kommt.

#### **2. AUSSCHREIBUNGEN**

Nachdem der Betrieb von alternativ angetriebenen Omnibussen deutlich höhere Investitionen bei den Verkehrsunternehmen auslöst, muss es auch zu einem Umdenken bei den Verkehrsverbänden kommen. Bei den Ausschreibungen muss es eine deutliche Verschiebung vom Zuschlagskriterium Preis hin zur Qualität geben. Die Verkehrsunternehmen brauchen angesichts dieser Vorhaben die Sicherheit, dass sich die von ihnen zu tätigen Investitionen auch rechnen.

Bei ausgeschriebenen Dienstleistungsverträgen muss die ausschreibende Stelle gewährleisten, dass eine Betankungs-/Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Ist dies nicht der Fall, schaffen wir Monopole bei jenen, die diese Infrastruktur haben (werden).

#### **3. VERTRAGSDAUER**

Zudem sollte man auch darüber nachdenken, ob es nicht möglich wäre, die bisher geltende Maximallaufzeit von Dienstleistungskonzessionsverträgen von 10 Jahre auf 15 Jahre auszudehnen. Hier geht es insbesondere um die Tatsache, dass sich die geforderten Anschaffungen mit den verbundenen Mehrkosten auch entsprechend amortisieren müssen.

#### **4. SPEZIFISCHE ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN FÜR VERGABE- UND VERTRAGSKRITERIEN**

Es sind lange Wartezeiten für die Lieferung sauberer Fahrzeuge zu erwarten, da nach derzeitigem Wissensstand die Produktionskapazitäten für emissionsfreie Busse in Europa nicht ausreichen. Aufgrund der großen Unsicherheit bezüglich der Energie- und Betriebskosten von emissionsfreien Bussen ist es notwendig, in den Vergaben eine Spitzabrechnung dieser Kosten vorzusehen, um den Bietern die Möglichkeit zu geben, angemessene Angebote zu kalkulieren. Derzeit muss der Preis für Treibstoffe von Busunternehmen auf die Laufzeit des Verkehrsdienstvertrags einkalkuliert werden. Eine

faire Lösung ist eine unmittelbare Abrechnung des benötigten Treibstoffes basierend auf den tatsächlichen Kosten und dem tatsächlichen Verbrauch.

## 5. KOORDINIERTER VORGANGSWEISE BEI AUFBAU DER TANK- UND LADEINFRASTRUKTUR IN ÖSTERREICH

Um die Anforderungen der CVD rechtzeitig zu erfüllen, ist es notwendig, dass der Bund gemeinsam mit den Ländern für die entsprechende Standardisierung der Ladeinfrastruktur sorgt. Bund und Länder sollen gemeinsam einen österreichweiten Infrastrukturplan für die flächendeckende Versorgung mit alternativer Ladeinfrastruktur für den öffentlichen und privaten Verkehr erarbeiten. Unterschiedliche Voraussetzungen für städtische Gebiete (kürzere Strecken, hohe Ladeinfrastrukturdichte) und ländliche Regionen (längere Strecken, wenig Ladeinfrastruktur) sind zu berücksichtigen. Die Koordination dieser Maßnahmen soll durch das BMK erfolgen.

Problematisch aus Sicht der Güterbeförderungsunternehmen ist, dass vor allem im N2- und N3-Fahrzeugsegment die E-Varianten kaum bis gar nicht vorhanden sind und man nur mit doppelten Anschaffungskosten ein für das Gesetz sauberes Fahrzeug bekommt.

In der Transportbranche ist das vor allem für die heimischen Transporteure nicht mehr leistbar, da diese bereits heute aufgrund der hohen Steuern und Abgaben im Vergleich zu anderen EU-Ländern nicht mehr wettbewerbsfähig sind und eine Anhebung der Transportkosten, um diese Investitionskosten zu finanzieren, nicht möglich ist. Ähnlich verhält es sich auch mit LNG-Fahrzeugen, wo es noch weniger Tankinfrastruktur gibt, als es für E-Fahrzeuge der Fall ist.

Der Euro 6 sollte aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit - bei nachweislicher Nutzung von Biotreibstoffen bzw. E-Fuels - auch als Clean Vehicle akzeptiert werden.

Positiv anzumerken ist, dass bei der Umsetzung der CVD Richtlinie, RL 2009/33/EG idF RL 2019/1161, in nationales Recht sämtliche Ausnahmemöglichkeiten der RL berücksichtigt werden.

## II. Im Detail

### Zu § 2 Ziffer 4 (Begriffsbestimmungen)

Wir begrüßen einen technologieoffenen Weg in Richtung Klimaneutralität auch im öffentlichen Mobilitätsbereich. Die Erreichung der Mindestquoten ist sehr ambitioniert und wird nur mit einem Mix an verschiedenen Technologien und Kraftstoffen möglich sein, um auch die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Aus diesem Grund sprechen wir uns für die Öffnung von synthetischen alternativen Kraftstoffen (eFuels), die aus erneuerbarer Energie CO<sub>2</sub> neutral hergestellt werden auch für den Bereich der „sauberen leichten Straßenfahrzeuge“ aus. Diese eFuels sind CO<sub>2</sub> neutral und ergänzen das Portfolio der öffentlichen Auftraggeber, wodurch es leichter wird die Klimaneutralität zu erzielen.

Wir plädieren dafür, dass bei der Definition für „ein sauberes leichtes Straßenfahrzeug“ NICHT auf die Auspuffemissionen abgestellt wird:

„...dessen Auspuffemissionen den in Anhang I angegebenen Wert in CO<sub>2</sub> g/km nicht überschreiten und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb den in Anhang I festgelegten Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nicht überschreiten,“

Diese sollte ebenso wie die Definition bei „ein sauberes schweres Straßenfahrzeug“ lauten:

„...bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biokraftstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden...“

Damit ist ein Einsatz mit Biogenen und synthetischen, CO<sub>2</sub> neutralen Kraftstoffen -wie eFuels- gewährleistet. Das hat den Vorteil, dass der bestehende Fuhrpark auch weiterhin - CO<sub>2</sub> neutral - im Einsatz bleiben kann und Verbrennungsmotoren, mit CO<sub>2</sub> neutralen Kraftstoffen, auch zukünftig eingesetzt werden können.

Als „sauber“ im Sinne der Richtlinie gelten Fahrzeuge, die alternative Kraftstoffe nutzen. Laut Art. 2 der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) sind dies Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger dienen und zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Bedauerlicherweise wurde vom europäischen Gesetzgeber völlig ignoriert, welche Emissionen von „Well-to-Wheel“ tatsächlich entstehen. Bereits jetzt ist bekannt, dass die EU-Kommission plant, zu einem späteren Zeitpunkt „saubere“ Fahrzeuge anhand von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu klassifizieren. Dies schafft Unsicherheit bezüglich der zur Erfüllung der Vorgaben der Richtlinie 2019/1161/EU erforderlichen Investitionen. Wenn heute in ein als „sauber“ definiertes System aus Fahrzeugen und Infrastruktur investiert wird und sich vor der Amortisierung dieser Investition herausstellt, dass die Fahrzeuge bei Berücksichtigung aller CO<sub>2</sub>-Emissionen doch nicht „sauber“ sind, kann dies die wirtschaftliche Existenz der Unternehmen bedrohen. Hier gilt es, den Unternehmen verlässliche Investitionsperspektiven zu schaffen.

Es muss daher aus Gründen des Vertrauensschutzes und der Investitionsverlässlichkeit darauf hingewirkt werden, dass die Liste der als sauber geltenden Antriebstechnologien nicht reduziert wird. Zudem sollte eine größere Kohärenz dieser Richtlinie mit der Richtlinie 2019/1161/EU hergestellt werden.

Aufgrund der Definition eines sauberen schweren Straßenfahrzeuges dürfen diese ausschließlich mit (sauberen) entsprechenden Kraftstoffen betankt werden. Das bedeutet, dass in der Praxis **keine bilanzielle Betrachtung** zugelassen ist. Ein einmal sauber gemeldetes Fahrzeug muss immer entsprechend getankt werden. Auch in den Erläuterungen zur Strafbestimmung ist dezidiert festgehalten, dass auch einmalige Fehlbetankungen strafbar sind.

**Im Sinne der Praktikabilität sollte man eine bilanzielle Betrachtung, in Analogie zur Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern, zulassen. Die erzielte CO<sub>2</sub>-Einsparung wäre jedenfalls dieselbe.**

### **Zu § 3 (Geltungsbereich)**

Ein großes Problem wirft die Fallkonstellation auf, in denen der Dienstleistungserbringer eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags selbst auch Sektorenauftraggeber ist. Die CVD verpflichtet die Aufgabenträger zur Einhaltung der Quoten bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Ebenso sind zumindest die öffentlichen Verkehrsunternehmen als Sektorenauftraggeber zur Einhaltung der Quoten bei den jeweiligen Fahrzeugbeschaffungen verpflichtet. In den Fällen, in denen sowohl der öffentliche Dienstleistungsauftrag als auch die Fahrzeugbeschaffungen nach dem Stichtag 02.08.2021 erfolgen, müssen die Beschaffungen doppelt gezahlt werden. Dies legen auch die Leitlinien der Europäischen Kommission über die Anwendung der Artikel 2 bis 5 der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (2020/C 352/01) so fest. Darin heißt es zur Frage 18 im Fallbeispiel 3:

*„Während des Bezugszeitraums vergibt ein öffentlicher Auftraggeber einen Auftrag über den Betrieb seines Busnetzes an einen anderen öffentlichen Auftraggeber oder einen Auftraggeber, der den Verpflichtungen der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU unterliegt. Der Vertrag sieht den Einsatz von 10 Bussen vor. Alle 10 Busse zählen für die Zwecke des Mindestziels, unabhängig davon, ob der Dienstleistungserbringer neue Busse kauft oder bestehende Busse einsetzt. Zusätzlich werden, wenn der zweite öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber während des Bezugszeitraums einen oder mehrere Busse beschafft (z. B. einen neuen Bus kauft, um einen der im Rahmen des Dienstleistungsvertrags eingesetzten Busse zu ersetzen), diese auch für die Zwecke des Mindestziels für die Auftragsvergabe gezählt und sind entsprechend zu melden. Bitte beachten Sie, dass in diesem Fall der Kauf des Busses durch den zweiten öffentlichen Auftraggeber unabhängig davon gezählt würde, ob er im Rahmen des Dienstleistungsauftrags verwendet wird oder nicht.“*

Nach Ziffer 12 der Leitlinien muss die Quote der „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeuge ausdrücklich nicht auf jeden einzelnen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. Beschaffungsvorgang angewandt werden, sondern muss insgesamt für den Mitgliedstaat erfüllt werden. Die im Fallbeispiel von der EU-Kommission vorgegebene Doppelzählung würde aber zu einer erhöhten Beschaffungsverpflichtung „sauberer“ Fahrzeuge anderer Unternehmen führen, wenn in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag von der Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht würde. Wenn beispielsweise 2022 ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag für ein ÖPNV-Netz mit 100 herkömmlichen, also im Sinne der Richtlinie „nicht sauberen“, Bussen an ein öffentliches Unternehmen vergeben würde, das die Fahrzeuge für diesen Auftrag beschaffen muss, würden sowohl für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag als auch für die Beschaffung jeweils 100 Busse für die Gesamtquote angerechnet werden müssen. Dann müssten zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie insgesamt 90 „saubere“ Fahrzeuge in anderen Städten nachgewiesen werden, obwohl tatsächlich nur 100 Busse im Einsatz sind. Faktisch wäre das eine Quote von 90%.

Wichtig ist auch für den Bereich des Entsorgungs- und Ressourcenmanagement sicherzustellen, dass ein öffentlicher Auftraggeber, der in ein Konkurrenzverhältnis zu privaten Anbietern tritt, sich durch die Überwälzung der Verpflichtung zur Verwendung von „sauberen Fahrzeugen“ im Wettbewerb Vorteile verschafft.

Der Begriff Nachrüstung in den Ziffern 4 und 5 ist zu unbestimmt. Es erschließt sich nicht, ob die Beschaffung und Verwendung von alternativen Kraftstoffen (im Sinne der AFI-RL) in „nicht sauberen“ Fahrzeugen eine Nachrüstung darstellt. Bei der Verwendung von synthetischen Treibstoffen (z.B. syn. Diesel) findet bei normgerechter Qualität des Treibstoffes keine technische Nachrüstung am Fahrzeug statt, lediglich der Treibstoff wird ersetzt.

**Im Sinne der Rechtssicherheit braucht es eine Begriffsbestimmung, was mit Nachrüstung konkret gemeint ist und wie mit der Umstellung von Fahrzeugen auf saubere Kraftstoffe im Sinne der Definition umzugehen ist, wenn keine technische Nachrüstung notwendig ist.**

#### **Zu § 4 Ziffer 1 (Ausnahmen vom Geltungsbereich)**

Die Ausnahmen von Straßenfahrzeugen der Klasse M3 sind in Bezug auf Spezialkraftfahrzeuge oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen nicht weit genug gefasst.

**Hier braucht es noch eine Erweiterung, dass selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Spezialkraftfahrzeuge nicht in den Anwendungsbereich des SFBG fallen.**

„Mit dem Verweis in Z 1 auf Anhang I Teil A Nrn. 5.2 bis 5.5 sowie Nr. 5.7 der Verordnung (EU) 2018/858 sollen folgende „Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung“ vom Geltungsbereich des vorliegenden Bundesgesetzes ausgenommen werden: ...“

Hier sind in Nr. 5.7 Mobilkräne mit einem Lastmoment von 400KNm ausgenommen.

**Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht ebenfalls für Mobilkräne mit weniger Lastmoment z.B. 100KNm Anwendung findet.**

#### **Zu § 5 Abs 1 (Mindestanteile und Bezugszeiträume)**

Hier werden ebenfalls die Nachrüstungen thematisiert. Was jedoch bei der Umstellung auf synthetische Treibstoffe im Sinne der AFI-RL passiert, bleibt trotz der Anwendungsbeispiele unklar. Unklar ist zudem, ob „nachgerüstete“ Fahrzeuge weniger zur Erfüllung der Quote beitragen als bereits zum Zeitpunkt der Anschaffung saubere Fahrzeuge.

Zur Veranschaulichung dient Fallbeispiel 4 laut CVD Bekanntmachung: Ein öffentlicher Auftraggeber kauft im Bezugszeitraum 10 neue Dieselsebusse. Anschließend werden sie im selben Zeitraum auf batterieelektrischen Betrieb nachgerüstet. In diesem Fall werden zwei getrennte Auftragsvergaben erfasst: erstens die Beschaffung von 10 nicht sauberen Fahrzeugen und dann die Beschaffung (durch Nachrüstung) von 10 emissionsfreien sauberen Fahrzeugen. Insgesamt wird dies somit als Beschaffung von 20 Fahrzeugen gezählt, von denen 10 emissionsfrei und 10 nicht sauber sind.

**In diesem Beispiel werden anstatt 100% saubere Busse lediglich 50% als sauber iSd SFBG angerechnet. Diese Berechnungsmethode sollte man noch überarbeiten, um sicherzustellen, dass 10 saubere Fahrzeuge - unabhängig ob umgerüstet oder neu angeschafft - zum gleichen rechnerischen Ergebnis führen.**

Außerdem wird in den Erläuterungen festgehalten, dass die Quoten nur zu natürlichen Zahlen führen können. So ist davon auszugehen, dass jedenfalls aufzurunden ist (Bsp. 45% von 101 Fahrzeugen = 46)

**Das Aufrunden kann vor allem bei kleineren „Zahlen“ eine signifikante Rolle spielen und damit zu deutlichen Mehrkosten führen.**

#### **Zu § 8 (Außerstaatliche Kontrolle)**

Wenn die EU-Kommission die Republik zur Stellungnahme oder zur Beseitigung eines vermeintlichen Verstoßes gegen diese Richtlinie auffordert, müssen Auftraggeber und vergebende Stellen innerhalb von zehn Tagen alle zweckdienlichen Unterlagen über die einschlägigen Vergabeverfahren und die Berechnungsgrundlagen an das BMJ übermitteln. Dazu zählen unter anderem **die abgeschlossenen Verträge** sowie Informationen über nachträglich gezogene Optionen, Vertragsänderungen, etwaige Nichtigerklärungen durch Vergabekontrollorgane, **Nachweise der Nutzung alternativer Kraftstoffe** sowie alle sonstigen Nachweise über den Zurechnungszeitpunkt zu einem Bezugszeitraum.

**Die sehr kurz gewählte Frist von 10 Tagen ergibt sich nicht aus EU-Vorgaben und ist daher nicht nachvollziehbar. Dementsprechend sollte sie im Sinne einer vernünftigen Bearbeitung auf zumindest 20 Tage ausgeweitet werden.**

#### **Zu § 9 Abs 1 Z 2 und Z3 (Strafbestimmungen)**

Wenn man die Berichtspflicht verletzt (verspätet, gar nicht, unvollständig oder mit Fehlern behaftet), oder der Vorlagepflicht gemäß § 8 nicht unverzüglich nachkommt, wird eine Verwaltungsübertretung begangen, die mit einer Geldstrafe bis 30.000 Euro zu ahnden ist.

**Der Strafraum ist im Sinne der Verhältnismäßigkeit zur Verfehlung sehr hoch, zumal es hier um die Berichtspflichten und mitunter sehr kurze Fristen geht. Der Strafraum sollte auf 10.000 Euro herabgesetzt werden.**

### **Zu § 10 Abs 1ff (Geldbuße)**

Bei Verfehlung einer oder mehrerer Quoten hat die Bezirksverwaltungsbehörde über den Auftraggeber eine wirksame, angemessene und abschreckende Geldbuße zu verhängen. Dabei stellt das Verschulden nach § 5 des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes keine Grundvoraussetzung dar. **Ein Verschulden sollte jedenfalls die Grundvoraussetzung für die Verhängung einer Geldbuße darstellen.** Laut den Erläuterungen handelt es sich bei den Geldbußen nicht um Verwaltungsstrafen, sondern ein neues Sanktionssystem. Daher steht wohl auch nicht der Rechtsweg und die Verfahren im Zusammenhang mit Verwaltungsübertretungen offen. **Offen bleibt, wie und wo diese Geldbußen bekämpft werden können.**

### **Zu § 13 (Inkrafttretensvorschriften und Umsetzungshinweis)**

In manchen bestehenden Verkehrsdiensteverträgen ist darüber hinaus ein Bustausch während der Laufzeit vorgesehen, der in die Zeit nach Inkrafttreten der Richtlinie fallen kann. Für Aufträge, die vor dem 2. August 2021 abgeschlossen wurden, sollte im Falle derartiger Nachrüstungen eine zusätzliche Ausnahme in § 13 geschaffen werden.

### **III. Zusammenfassung**

- Busse im ÖPNV sind Teil der Lösung und nicht des Problems. Daher sollte man hier einen gangbaren Weg finden, wie die Vorgaben der EU eingehalten werden können, ohne das gut funktionierende System des ÖPNV, der ohnehin zur Reduktion der Emissionen beiträgt, an den Rand der Finanzierbarkeit zu drängen.
- Begleitmaßnahmen wie Anschaffungsförderungen für E- oder Wasserstoffbusse sind unumgänglich - wie auch für die Schaffung und Bereitstellung von Infrastruktur. Man wird aber auch entsprechend geschultes Personal, wie z.B. Werkstattpersonal für E- und Wasserstofftechnologie, benötigen, das derzeit am Markt nicht in der notwendigen Menge verfügbar ist.
- Es braucht dringend eine gesetzliche Regelung, die bei der Vergabe von ÖPNV-Aufträgen ein Abgehen vom Preis hin zur Qualität verankert. Alle diese Maßnahmen müssen zum Ziel haben, dass Klein- und mittelständische Betriebe keine Wettbewerbsnachteile haben.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch dem Präsidenten des Nationalrates übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Karlheinz Kopf  
Generalsekretär