

**Schriftliche Information des Bundesministers für Verfassung,  
Reformen, Deregulierung und Justiz  
gem. § 6 Abs. 3 EU-Informationsgesetz**

**Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Clean Vehicles Directive“ / CVD), COM(2017) 653 final**

**1. Inhalt des Vorhabens**

• Geltende Rechtslage

Die Richtlinie 2009/33/EG verpflichtet die öffentlichen Auftraggeber der Mitgliedstaaten beim Kauf von Straßenfahrzeugen bestimmte Energie- und Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Gemäß bislang vorliegenden Studien und Berichten erfüllte die Richtlinie die von ihr erwarteten Auswirkungen nur in sehr begrenztem Ausmaß.

• Vorschlag der EK – allgemein

Der neue Vorschlag der Europäischen Kommission ist Teil eines Legislativpaketes, das auf die Reduktion der CO2-Emissionen abzielt und die Nutzung von elektrischen Straßenfahrzeugen fördern soll.

Da die öffentliche Beschaffung als starker Nachfrageanreiz für die Industrie angesehen wird, sollen alle öffentlichen Auftraggeber im Bereich der Vergabерichtlinien vom Anwendungsbereich der neuen Richtlinie erfasst werden.

• Vorschlag der EK im Detail

Der Anwendungsbereich soll gegenüber der Stammfassung der RL erweitert werden und nunmehr – neben dem Kauf – auch die Miete, das Leasing und den Ratenkauf von Straßenfahrzeugen erfassen. Ferner sollen auch bestimmte Erbringer öffentlicher Dienstleistungen (insbesondere öffentlicher Verkehr - ÖPNV, Müllabholung, Post- und Paketbeförderung) den Verpflichtungen der RL unterliegen.

Es wird eine einheitliche Definition eines „sauberen Straßenfahrzeugs“ für bestimmte Fahrzeugklassen (M1 - PKW mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, M2 - PKW mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen, N1 - LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen) vorgeschlagen, die auf bestimmten, maximalen Auspuffemissionen (hinsichtlich CO2 und Luftschatadstoffen) basiert.

Hinsichtlich der Fahrzeugklassen M3 (Busse - für die Personbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen), N2 (LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen) und N3 (LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen) soll

eine Definition der „sauberen Straßenfahrzeuge“ basierend auf bestimmten Technologien (Elektro, Wasserstoff und Gas [Biogas, CNG und LNG]) Anwendung finden, wobei diese Definition auf eine emissionsbasierende Variante umgestellt werden kann, sobald entsprechende Testverfahren für diese Fahrzeugklassen entwickelt worden sind.

Die Methode zur Berechnung der Lebenszykluskosten gemäß der Stammfassung der RL entfällt vollständig.

Die Mitgliedstaaten müssen (bezogen auf ihre Fahrzeugflotte) bestimmte prozentuale Mindestziele im Hinblick auf saubere Straßenfahrzeuge erreichen, wobei die zu erreichenden Ziele für jeden Mitgliedstaat individuell festgelegt sind. Die Zählmethode differenziert zwischen „0“-Emissionsfahrzeugen (werden mit „1“ bewertet) und sonstigen „sauberen Fahrzeugen“ gemäß der RL-Definition (werden mit „0,5“ bewertet).

Für Österreich werden folgende Ziele für Neubeschaffungen vorgeschlagen:

- PKW und LKW bis 3,5 Tonnen: ab 2025 35% der Neubeschaffungen
- Busse: ab 2025 50% und ab 2030 75% der Neubeschaffungen.
- LKW ab 3,5 Tonnen: ab 2025 10% und ab 2030 15% der Neubeschaffungen.

## **2. Hinweise auf Mitwirkungsrechte des Nationalrates und Bundesrates**

Mitwirkungsrechte bestehen gemäß Art. 23e ff B-VG.

## **3. Auswirkungen auf die Republik Österreich einschließlich eines allfälligen Bedürfnisses nach innerstaatlicher Durchführung**

Die Richtlinie muss, sofern sie auf unionsrechtlicher Ebene beschlossen wird, in das innerstaatliche Recht umgesetzt werden.

## **4. Position des/der zuständigen Bundesminister/in samt kurzer Begründung**

Österreich unterstützt das Ziel des RL-Vorschlages, die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Österreich bewertet jedoch folgende wesentliche Elemente des Vorschlages kritisch:

- Definition der „sauberen Straßenfahrzeuge“ (Busse und schwere LKWs) basierend auf bestimmten, taxativ aufgezählten Technologien. Unklar ist, warum in der Aufzählung der EK z.B. Biotreibstoffe (Biodiesel) nicht enthalten sind. Ferner trägt die abschließende Aufzählung nicht der Tatsache Rechnung, dass bis zu den Zieldaten neue Technologien entwickelt werden könnten.
- Zu weitgehende Befugnis der EK zum Erlass delegierter Rechtsakte: Die EK kann gemäß dem RL-Vorschlag die Schwellenwerte für die CO<sub>2</sub>-Auspuff- und Luftschaadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen „aktualisieren“ (d.h. neu festsetzen), sobald die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf Unionsebene in Kraft getreten sind. Dies könnte aber dazu führen, dass die EK relativ kurzfristig die Rahmenbedingungen für Beschaffungen in diesem Bereich ändern könnte.
- Die zu erreichenden Beschaffungsquoten in Verbindung mit dem vorgesehenen Zeitplan sind nach Einschätzung des BMVIT im Hinblick auf PKWs und leichte LKWs durchaus realistisch, im Hinblick auf schwere LKWs

„ambitioniert“ und im Hinblick auf Busse „sehr ambitioniert“. Hier ist auch hinzuzufügen, dass bislang nur vereinzelte elektrische Modelle bzw. Prototypen im Bereich der schweren LKWs und Busse (insbes. Gelenkbusse) existieren. Der Vorschlag der EK geht diesbezüglich von einer Einschätzung des Marktes (Verfügbarkeit entsprechender Modelle durch EU-Produzenten) aus, die auf entsprechenden Aussagen von Herstellern beruht.

- Neben der erforderlichen Verfügbarkeit diverser Fahrzeugmodelle wirft die Frage der Finanzierung der vorgeschriebenen Quoten Fragen auf. Derzeit führt der Ankauf eines Straßenfahrzeugs mit Elektroantrieb im Vergleich zum Ankauf eines Straßenfahrzeugs mit traditionellem Antrieb zu erheblichen Mehrkosten (kann bis zu 2,5-fachen Preis betragen). Es ist zwar zu erwarten, dass sich diese Preisdifferenz in der Zukunft verringern wird, konkrete Aussagen insbesondere über die Preise von e-Bussen und schweren e-LKWs lassen sich – mangels Verfügbarkeit derartiger Fahrzeuge am Markt - derzeit nicht treffen. Auch die EK geht davon aus, dass die Anschaffungspreise dieser Straßenfahrzeuge über dem Preis traditioneller Straßenfahrzeuge liegen wird. Obwohl die Gesamtkosten von e-Straßenfahrzeugen (sog. „Lebenszykluskosten“) unter den Gesamtkosten von traditionellen Straßenfahrzeugen liegen, müssen die Auftraggeber die höheren Anfangsinvestitionen (höhere Anschaffungspreise oder höhere Miet-/Leasingkosten) zuerst finanzieren. Wie diese Finanzierung (insbes. im kommunalen Bereich) unter gleichzeitiger Einhaltung der Maastricht-Kriterien und Beibehaltung der Qualität der öffentlichen Dienstleistungen (z.B. Müllentsorgung, Öffentlicher Personennahverkehr) erfolgen kann, ist derzeit nicht geklärt.

Anzumerken ist, dass angesichts des anstehenden EU-Vorsitzes Österreich seine Positionen nur mehr sehr abgeschwächt vortragen kann, um seine Rolle als zukünftiger Vorsitz in der Ratsarbeitsgruppe nicht zu unterlaufen.

## **5. Angaben zu Verhältnismäßigkeit und Subsidiarität**

Der Vorschlag wirft aus Sicht der Bundesländer Bedenken hinsichtlich des **Grundsatzes der Subsidiarität** (Art. 5 Abs. 3 EUV iVm Art. 114 AEUV) und des **Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit** (Art. 5 Abs. 4 EUV) auf (vgl. dazu die gemeinsame Länderstellungnahme vom 19.1.2018).

Zusammengefasst lauten die Bedenken der Länder wie folgt:

- Die im EK Vorschlag vorgesehenen Zielwerte und der damit verbundene Zeitplan ist insb. hinsichtlich der Busse überschießend, da der öffentliche Verkehr nur für einen sehr geringen Teil der Treibhausemissionen verantwortlich ist; die Umstellungskosten seien immens. Des Weiteren werden die vorgegebenen Mindestziele für LKW kritisch gesehen.
- Die Erweiterung des Anwendungsbereiches der RL auf öffentliche Dienstleistungsaufträge ist unverhältnismäßig.
- Die höheren Investitionskosten in den Fuhrpark dürfen in keinen Fall dazu führen, dass der günstige und effiziente öffentliche Verkehr gefährdet oder in Frage gestellt wird.

- Die Mitgliedstaaten müssen bei der Festsetzung der zu erreichenden Ziele mehr Spielraum haben. Vorgeschlagen wird ein dem Governance-System der Energieunion entsprechendes System, wonach die Mitgliedstaaten (unter Mitwirkung der Länder, Städte und Gemeinden) die nationalen Ziele selbst festlegen.

## **6. Stand der Verhandlungen inklusive Zeitplan**

Der Vorschlag der Kommission wurde am 8. November 2017 vorgelegt, am 27. November 2017 fand eine erste Aussprache in der Ratsarbeitsgruppe Transport Intermodal statt. Unter bulgarischer Präsidentschaft fanden bislang zwei Sitzungen zu diesem Thema statt, in denen einerseits die Folgenabschätzung der EK teilweise besprochen und andererseits der Text erstmalig diskutiert wurde.

Im Rahmen dieser Diskussionen wurden von einigen Mitgliedstaaten kritische Anmerkungen zur Folgenabschätzung gemacht, inhaltlich wurden zum EK-Vorschlag vor allem die oben dargestellten (s. Punkt 4) Bedenken geäußert.

Aus heutiger Sicht ist (auch mangels entsprechender Äußerungen des bulgarischen Vorsitzes) nicht klar, welches Ziel der derzeitige Vorsitz anstrebt und wie viele weitere Sitzungen in der ersten Jahreshälfte noch stattfinden werden. Nach derzeitigem Stand ist zu erwarten, dass im Juni lediglich ein „Fortschrittsbericht“ an den Rat vorgelegt werden wird.

Während des österreichischen Vorsitzes sind vorerst drei Ratsarbeitsgruppen-Sitzungen geplant.

Ziel wird es für Österreich sein, in den Ratsarbeitsgruppen-Sitzungen – je nach Stand des Dossiers am Beginn des Vorsitzes – die Diskussionen weiterzuführen. Gegebenenfalls könnte zu einzelnen strittigen Punkten ein Kompromiss verhandelt und textlich fixiert werden. Aus heutiger Sicht ist daher für den Rat Verkehr, Telekommunikation und Energie am 3. Dezember 2018 ebenfalls ein „Fortschrittsbericht“ geplant.