
4328/J XXVII. GP

Eingelangt am 26.11.2020

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

des Abgeordneten Deimek
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
betreffend **Umsetzung der CVD (Clean Vehicles Directive)**

Die Clean Vehicle Directive (CVD) (Richtlinie 2019/1161 des Europäischen Parlaments und Rates vom 20. Juni 2019 zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge) gibt Mindestziele zur Quote sauberer Fahrzeuge für öffentliche Beschaffungsvorgänge vor. Sie betrifft Neubeschaffungen der Dienstwagenflotten im PKW- und Nutzfahrzeugsegment sowie die Fahrzeugbeschaffung bei neuen Verkehrsdiensten im öffentlichen Verkehr.

Umzusetzen ist die CVD bis zum 2. August 2021, wonach die beiden zeitlichen Quotenregelungen (ab Umsetzung bis 2025 und danach in der zweiten Stufe/Quote ab 2026) Gültigkeit erlangen sollen. Das bedeutet, dass ab August 2021 die jeweils erste Quote der Regelung (PKW 38,5%, LKW 10%, Busse 45% - an „sauberen Fahrzeugen“) und ab 2025 die zweite Quote/Stufe (PKW 38,5%, LKW 15%, Busse 65% davon 50% „zero emission“) bei öffentlichen Neubeschaffungen als Mindestkriterien gelten.

Die Definition für saubere Fahrzeuge ändert sich mit den zeitlich definierten Stufen bei den PKW (von 2021 bis 2025 gilt ein Fahrzeug mit CO₂ Ausstoß unter 50g/km als sauber, ab 2026 mit 0 g/km), bei den LKW und Bussen gelten Fahrzeuge abseits von Diesel und Benzinbetrieb (wie Elektro, H₂, CNG, LNG) als sauber.

Demnach müssen ab August 2021 bei Neubeschaffungen wesentliche Flottenanteile über ein alternatives Antriebssystem verfügen (bei PKW knapp 40% und bei Bussen 45%), deren Betrieb jedoch auch eine dafür notwendige Infrastruktur (zum Beispiel E-Ladestationen und Wasserstofftankstellen) erfordert. Damit entstehen neben den höheren Anschaffungskosten der „sauberen“ Fahrzeuge selbstverständlich auch zusätzliche Kosten für die (Lade-/Tank-) Infrastruktur. Speziell im öffentlichen Verkehr sieht man sich mit der Umsetzung der Richtlinie großen Herausforderungen ausgesetzt. Taugliche Fahrzeuge mit sauberem bzw. emissionslosen Antrieben sind in der kurzfristigen Zeitspanne bis zum notwendigen Einsatzbeginn kaum verfügbar. Die notwendigen Infrastrukturen für die Energieversorgung sind nur schwer aufbaubar. Für eine geordnete Umsetzung wird mehr Zeit benötigt.

In der CVD Richtlinie wird der bereits bestehende Anteil sauberer Fahrzeuge innerhalb der Flotte nicht berücksichtigt. Unabhängig von der Ausgangslage treffen die Vorgaben der Richtlinie sämtliche Neubeschaffungen der öffentlichen Hand und damit

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

auch der Bundesländer. Um den Klimazielen als Anlass für diese Richtlinie aktiv näher zu kommen, wäre wohl die Berücksichtigung der bereits bestehenden Anteile und eine kontinuierliche zeitnahe Anschaffung an alternativen Fahrzeugen, unabhängig der unterschiedlichen Quotenregelungen, wünschenswert. Überdies sollte die Quotenberechnung über einen längeren Zeitraum im Schnitt betrachtet werden können, um bei Leistungsbestellungen über einen bestimmten Zeitraum regional unterschiedliche Strategien umsetzen zu können (so ist etwa in Agglomerationen eine höhere Quote emissionsfreier Linienbusse sinnvoller als im ländlichen Raum).

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wurde die genannte Richtlinie in Österreich bisher, also zum 23. November 2020 umgesetzt?
2. Wenn nein, warum nicht?
3. Wenn ja, inwieweit wurde sie umgesetzt (Aufschlüsselung nach Bund/Länder, Umsetzungsgrad etc)?
4. In Anbetracht der oben genannten Kritikpunkte, haben Sie Bedenken, dass die Richtlinie fristgerecht umgesetzt wird?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wenn ja, welche?
7. Wie soll vonseiten der Bundesländer die Umsetzungsfrist eingehalten werden, wenn die ruralen Gegebenheiten in keiner Weise berücksichtigt wurden?
8. Bestehen bereits Pläne, wie die fristgerechte Umsetzung trotzdem gewährleistet werden kann?
9. Wenn nein, rechnen Sie mit einem Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich seitens der EU?
10. Gibt es konkrete Pläne, wie die genannte Richtlinie umgesetzt werden soll?
11. Wenn nein, warum nicht?
12. Wenn ja, welche Pläne gibt es?
13. Welche Körperschaft soll welche Vorgaben der genannten Richtlinie umsetzen (Aufschlüsselung nach Bund/Länder)?
14. Welche zusätzlichen Kosten entstehen mit der Umsetzung der Richtlinie (Aufschlüsselung nach Bund/Länder)?
15. Welche zusätzlichen Kosten entstehen konkret dem Bund mit der Umsetzung der Richtlinie?
16. Gibt es Pläne dafür, wie die Umsetzung der genannten Richtlinie finanziert werden soll?
17. Wenn nein, warum nicht?
18. Wie soll dann die Umsetzung gewährleistet werden?
19. Sofern es solche Pläne gibt, wie soll die Umsetzung der Richtlinie (das heißt die damit einhergehenden höheren Kosten im Vergleich zu bisher angeschafften Diesel-/Benzinfahrzeugen) finanziert werden?

20. Wer soll das finanzieren (Aufschlüsselung nach Bund/Länder, jeweilige Körperschaften)?
21. Für welche der infrage kommenden Technologien für Neubeschaffungen des Bundes haben Sie sich entschieden?
22. Werden mehrere verschiedene Technologien zum Einsatz kommen, oder wird einheitlich eine Technologie für alle Fahrzeuge des Bundes vorgegeben?
23. Wann werden Sie Ihre Entscheidung über die einzusetzende Technologie den zuständigen Behörden bekannt geben?
24. Wird diese Entscheidung über die bei Neubeschaffungen infrage kommende(n) Technologie(n) den Bundesländern überlassen oder werden Sie eine einheitliche Vorgabe treffen?
25. Wie werden Sie ohne einheitliche Vorgaben verhindern, dass österreichweit verschiedenste Technologien zum Einsatz kommen?
26. Werden Sie einen diesbezüglichen österreichweiten „Fleckerlteppich“ verhindern?
27. Wenn nein, warum nicht?
28. Wenn ja, wie?
29. Werden Sie den zeitgerechten Aufbau (bis zum Ende der Umsetzungsfrist) der für den laufenden Betrieb notwendigen Tank-/Ladeinfrastruktur gewährleisten?
30. Wenn nein, wie kann die Richtlinie dann fristgerecht umgesetzt werden?
31. Wenn ja, wie?
32. Werden Sie sicherstellen, dass die Richtlinie von den Bundesländern fristgerecht umgesetzt wird?
33. Wenn nein, warum nicht?
34. Wenn ja, wie?
35. Sofern es nicht zu einer einheitlichen Regelung kommen sollte, wie wollen Sie den Aufbau der jeweils dafür notwendigen Tank-/Ladeinfrastruktur sicherstellen?