

**KOMMUNALE FAHRZEUGBESCHAFFUNG**

# ÖKOLOGISCH. WIRTSCHAFTLICH. HANDELN



FOTO /stock.adobe.com

Die verpflichtende Lebenszyklusbetrachtung gilt gleichermaßen für Beschaffungen im EU-Oberschwellenbereich und im nationalen Unterschwellenbereich.

In der EU wird umgesetzt: Mindestziele für die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge als Startschuss für eine Trendwende.

TEXT // ANDREAS GFÖHLER / CHRISTIAN GRUBER

Die „grüne“ Beschaffung ist spätestens seit dem Regierungsprogramm der türkis-grünen Bundesregierung in aller Munde. Sie macht auch vor der kommunalen Fahrzeugbeschaffung nicht halt. Dieser Beitrag soll auf zwei wesentliche Herausforderungen für Gemeinden eingehen:

**Verpflichtende Quote an „sauberen Fahrzeugen“.** Am 12.07.2019 wurde die europäische Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicle Directive) zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge veröffentlicht. Sie regelt, dass bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen bestimmte Mindestziele zu erfüllen sind. Sie ist ein strategisches Instrument zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor.

Die Richtlinie richtet sich an die Mitgliedstaaten. Diese haben während vorgegebenen Perioden sicherzustellen, dass in der Gesamtheit aller innerstaatlichen Fahrzeugbeschaffungen ein Prozentsatz von 38,5 % (leichte Nutzfahrzeuge) bzw. 10 % bis 65 % (schwere Nutzfahrzeuge) an „sauberen Fahrzeugen“ (Fahrzeuge, die bestimmte CO<sub>2</sub>-Werte in g/km nicht überschreiten bzw. einen alternativen Antrieb aufweisen) beschafft wird.

Die Richtlinie umfasst Fahrzeugbeschaffungen öffentlicher Auftraggeber nach dem Bundesvergabegesetz – darunter sind auch Gemeinden zu verstehen. Umfasst sind alle Vertragsarten (als Kauf, Miete, Leasing, etc.).

Vom Begriff der Straßenfahrzeuge werden grundsätzlich die Fahrzeugklassen M1 (Personenkraftwagen), M2 (Busse) und M3 (schwere Busse) sowie darüber hinaus die Fahrzeugklassen N1 (leichte Nutzfahrzeuge) und N2 (schwere Nutzfahrzeuge) erfasst. Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge (z. B. Traktoren) oder Kettenfahrzeuge sind ausgenommen.

Die Umsetzung in Österreich soll nach derzeitigem Kenntnisstand durch ein eigenes Gesetz erfolgen. Zukünftig müssen alle öffentlichen Auftraggeber (auch Gemeinden!) die vorgegebene Quote für sich erfüllen! Erfasst werden allerdings voraussichtlich nur Fahrzeugbeschaffungen im EU-Oberschwellenbereich sein.

### Verpflichtende Lebenszyklusbetrachtung.

Öffentliche Auftraggeber haben bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen für deren gesamte Lebensdauer (1) den Energieverbrauch, (2) die CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie (3) die Emission von Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>), Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen (NMHC) und Partikeln zu berücksichtigen.

Die Berücksichtigung dieser betriebsbedingten Energie- und Umweltauswirkungen hat entweder

1. bei der Festlegung der technischen Spezifikationen,
2. bei der Festlegung der Zuschlagskriterien oder
3. im Wege einer Bewertung der anfallenden Kosten im Rahmen eines TCO-Modells („total costs of ownership“) zu erfolgen. ●

» Die verpflichtende Lebenszyklusbetrachtung ist geltendes Recht und in § 94 Bundesvergabegesetz geregelt.“



DR. ANDREAS GFÖHLER UND MAG. CHRISTIAN GRUBER SIND PARTNER BEI SCHRAMM ÖHLER RECHTSANWÄLTE GMBH