

## Vorblatt

### Ziel(e)

- Stärkung der Verbreitung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge durch die Vorgabe von Mindestzielen für die öffentliche Beschaffung

Am 12. Juli 2019 wurde im Amtsblatt der Europäischen Union die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABl. Nr. L 188, S. 116, publiziert. Mit dieser in das jeweilige nationale Recht bis spätestens 2. August 2021 umzusetzenden Richtlinie werden Mindestziele für die Beschaffung von saubereren Straßenfahrzeugen in den Zeiträumen August 2021 bis Ende 2025 und 2026 bis 2030 – und darüber hinaus – vorgegeben.

Die Umsetzung der RL (EU) 2019/1161 soll mit dem vorliegenden Entwurf eines Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes erfolgen. Jeder Auftraggeber, der Straßenfahrzeuge im Anwendungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes beschafft oder einsetzt, soll verpflichtet werden, die Mindestziele in den jeweiligen Betrachtungszeiträumen einzuhalten.

### Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Vollständige Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 im Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz
- Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 mit dem neu zu erlassenden Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz.

### Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Verpflichtungen des SFBG auf Verpflichtungen der Richtlinie (EU) 2019/1161 zurückzuführen sind.

Abhängig von der betroffenen Fahrzeugklasse sind die Anschaffungs- und/oder Betriebskosten für saubere bzw. emissionsfreie Straßenfahrzeuge gegenwärtig (erheblich) höher als für vergleichbare nicht-saubere Straßenfahrzeuge. Insbesondere zu Beginn des Einsatzes sauberer bzw. emissionsfreier Straßenfahrzeuge entstehen weitere (erhebliche) Investitionskosten, unter anderem im Bereich der (baulichen) Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur (zB Ladestationen, Wasserstofftankstellen, Wartungsinfrastruktur etc.). Abhängig von der gewählten Lösung im Zusammenhang mit der Erreichung der „Null-Emissions-Straßenfahrzeuge“ (Batterie oder Wasserstoff), insbesondere im Bereich der Mindestquoten von Bussen, können (erhebliche) zusätzliche Personalkosten (insbesondere zusätzliche Fahrer, Wartungspersonal) entstehen.

Demgegenüber stehen insbesondere erwartete Einsparungen durch externe Umweltvorteile.

Die langfristigen finanziellen Auswirkungen der Maßnahme(n) auf den Bundeshaushalt erhöhen die öffentliche Verschuldung bis zum Ende des Jahres 2051 um 0,01 % des Bruttoinlandsproduktes (BIP) bzw. 63 Mio. € (zu Preisen von 2021) gegenüber dem Basisszenario der 30-jährigen Budgetprognose gem. § 15 (2) BHG 2013. Die Berechnungsparameter (Zinssätze, Bruttoinlandsprodukt, Inflation, öffentliche Verschuldung) sind der 30-jährigen Budgetprognose entnommen.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Nettofinanzierung Bund	-989	-2.374	-2.374	-2.374	-2.374
Nettofinanzierung Länder	-10.260	-24.625	-24.625	-24.625	-24.625

Nettofinanzierung Gemeinden	-7.602	-18.245	-18.245	-18.245	-18.245
<b>Nettofinanzierung Gesamt</b>	<b>-18.851</b>	<b>-45.244</b>	<b>-45.244</b>	<b>-45.244</b>	<b>-45.244</b>

#### **Auswirkungen auf Unternehmen:**

In den Anwendungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes fallen Einrichtungen des öffentlichen Rechts als öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber im Sinne des BVergG 2018 sowie Auftraggeber im Sinne des BVergGKonz 2018. Für diese kommen bei Beschaffung oder Einsatz von Straßenfahrzeugen dieselben Bestimmungen zur Anwendung und somit auch dieselben finanziellen Mehrkosten für Beschaffung und Infrastruktur pro sauberem Fahrzeug.

#### **Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen:**

Die Verpflichtung von Auftraggebern, einen Mindestanteil sauberer bzw. emissionsfreier Straßenfahrzeuge bei der Beschaffung bzw. dem Einsatz von Straßenfahrzeugen zu berücksichtigen, lässt erwarten, dass Unternehmen, die entsprechende saubere bzw. emissionsfreie Straßenfahrzeuge anbieten, einen Wettbewerbsvorteil haben werden. In den Erwägungsgründen der RL (EU) 2019/1161 wird außerdem davon ausgegangen, dass eine schnellere Akzeptanz derartiger Straßenfahrzeuge zur Wettbewerbsfähigkeit sowie zum Wachstum der Wirtschaftszweige der Europäischen Union auf den immer bedeutender werdenden weltweiten Märkten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge beiträgt.

#### **Auswirkungen auf die Umwelt:**

Die Verpflichtung der Auftraggeber, im Rahmen der Beschaffung bzw. des Einsatzes von Straßenfahrzeugen einen bestimmten Mindestanteil an sauberen bzw. emissionsfreien Straßenfahrzeugen zu beschaffen bzw. einzusetzen, zielt insbesondere darauf ab, die Auswirkungen auf die Umwelt durch Straßenfahrzeuge zu reduzieren und den Ausstoß von CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffemissionen durch Straßenfahrzeuge zu beschränken. Dazu sind unter anderem näher spezifizierte Grenzwerte hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes pro g/km sowie Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb im Entwurf des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes vorgesehen.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

#### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Das Vorhaben dient der Umsetzung der Richtlinien (EU) 2019/1161.

#### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine

#### **Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung:**

Eine Datenschutz-Folgenabschätzung ist nicht notwendig, weil keine personenbezogenen Daten verarbeitet werden.

## **Wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

### **Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz**

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Justiz  
 Vorhabensart: Bundesgesetz  
 Laufendes Finanzjahr: 2021  
 Inkrafttreten/ 2021  
 Wirksamwerden:

#### **Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag**

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel „Gewährleistung der Rechtssicherheit und des Rechtsfriedens, insbesondere durch Vorschläge zur Anpassung und Weiterentwicklung des Rechtssystems im Hinblick auf die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse“ der Untergliederung 13 Justiz im Bundesvoranschlag des Jahres 2021 bei.

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel „Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2021 bei.

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel „Stärkung der innovativen Umwelt- und Energietechnologien, green jobs (Arbeitsplätze im Sektor Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz) und der ökologischen (öffentlichen) Beschaffung zur Steigerung der Nachhaltigkeit in Produktion, Dienstleistung und Konsum“ der Untergliederung 43 Klima, Umwelt und Energie im Bundesvoranschlag des Jahres 2021 bei.

## **Problemanalyse**

### **Problemdefinition**

Am 12. Juli 2019 wurde im Amtsblatt der Europäischen Union die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABl. Nr. L 188, S. 116, publiziert. Mit dieser in das jeweilige nationale Recht bis spätestens 2. August 2021 umzusetzenden Richtlinie werden Mindestziele für die Beschaffung von saubereren Straßenfahrzeugen in den Zeiträumen August 2021 bis Ende 2025 und 2026 bis 2030, und darüber hinaus, vorgegeben. Durch das vorgeschlagene Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz werden deshalb alle öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber nach dem BVergG 2018 sowie alle Auftraggeber nach dem BVergGKonz 2018 (darunter befinden sich insb. Bund, Länder, Gemeinden, Gemeindeverbände und Sozialversicherungsträger) verpflichtet, Mindestquoten hinsichtlich der Beschaffung bzw. des Einsatzes sauberer Straßenfahrzeuge in den jeweiligen Bezugszeiträumen einzuhalten.

Im Zeitraum August 2021 bis Ende 2025 beträgt der Mindestanteil an sauberen Straßenfahrzeugen 38,5% für saubere leichte Straßenfahrzeuge (M<sub>1</sub> – PKW mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, M<sub>2</sub> – PKW mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5t, N<sub>1</sub> – LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5t), 10% für saubere schwere Straßenfahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub> (LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5t bis zu 12t) und N<sub>3</sub> (LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12t) und 45% für saubere schwere Straßenfahrzeuge der Klasse M<sub>3</sub> (Busse – für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5t), wobei bei letzteren die Hälfte des Mindestanteils auf emissionsfreie schwere Straßenfahrzeuge entfällt. Für spätere Zeiträume betragen die Mindestanteile 38,5% für saubere leichte Straßenfahrzeuge (durch emissionsfreie Fahrzeuge zu erfüllen), 15% für saubere schwere Straßenfahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> und 65% für saubere schwere Straßenfahrzeuge der Klasse M<sub>3</sub>, wobei bei letzteren die Hälfte des Mindestanteils auf emissionsfreie schwere Straßenfahrzeuge entfällt. Bestimmte Straßenfahrzeuge sind jedoch ausgenommen und daher für die Quoten irrelevant; dazu zählen etwa speziell für das Bundesheer oder die Polizei gebaute oder adaptierte Straßenfahrzeuge, Krankenwagen, Überlandbusse und bestimmte Spezialfahrzeuge des Straßendienstes.

Die Definition eines sauberen leichten Straßenfahrzeuges basiert auf bestimmten, maximalen Auspuffemissionen (hinsichtlich CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffen). Jene der sauberen schweren Straßenfahrzeuge auf der Verwendung alternativer Kraftstoffe (zB Elektro, Wasserstoff und Biogas).

Während die Mindestziele durch die RL (EU) 2019/1161 vorgegeben werden, erlaubt die Datenlage zu den betroffenen, in den Anwendungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes fallenden Straßenfahrzeugen keine ins Detail gehende Schätzung. Dies liegt an folgenden Umständen:

Schon angesichts der Vielzahl erfasster Auftraggeber (in Österreich gibt es nach Schätzungen über 5.000 Auftraggeber) und dem Umstand, dass das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz für Aufträge über den Kauf, das Leasing, die Miete oder den Ratenkauf von Straßenfahrzeugen nur für Aufträge gilt, deren geschätzter Auftragswert die in den §§ 12 Abs. 1 Z 1 oder 3 oder gemäß § 185 Abs. 1 Z 2 BVergG 2018 genannten Schwellenwerte erreicht oder übersteigt, ist eine treffsichere Prognose über das Beschaffungs- und Einsatzverhalten betreffend Straßenfahrzeuge bis zum Jahr 2030 insgesamt nicht möglich.

Ausweislich der Erwägungsgründe der RL sollen nämlich durch die Vorgabe von Mindestzielen und der Nachfragemacht öffentlicher Auftraggeber „öffentliche Behörden durch die Vergabe öffentlicher Aufträge Märkte für innovative Güter und Dienstleistungen fördern und unterstützen“. Saubere Straßenfahrzeuge iSd RL (EU) 2019/1161 sind gegenwärtig noch nicht für alle erfassten Fahrzeugklassen in ausreichendem Maße verfügbar bzw. falls verfügbar existieren bei bestimmten Fahrzeugklassen nur eine begrenzte Anzahl von Anbietern (insbesondere aus der EU); zum Teil sind sie außerdem im Praxisbetrieb noch nicht ausreichend erprobt oder durchlaufen (weiterhin und mitunter erhebliche) Entwicklungsschritte. Die RL (EU) 2019/1161 ist außerdem insoweit technologieneutral, als etwa rein batteriebetriebene Fahrzeuge, Wasserstoffbrennzellenfahrzeuge oder auch saubere schwere Fahrzeuge mit bestimmter Betankung als „sauber“ bzw. „emissionsfrei“ gelten.

Vom Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz erfasste Auftraggeber können daher die Erfüllung der Mindestziele auf unterschiedlichen Wegen erreichen. Gerade im Nahverkehrsbereich ist davon auszugehen, dass für die Busflotten entsprechende Systementscheidungen zu treffen sein werden, von denen eine Reihe finanzieller Faktoren (Anschaffungskosten, notwendige Errichtung bzw. Anpassung der Infrastruktur, zusätzliches Personal etc.) und Umweltauswirkungen (wobei beim Einsatz von insbesondere batteriebetriebenen Fahrzeugen auch der Zusammensetzung des Stroms im Rahmen der Nutzung entscheidende Bedeutung zukommt) abhängen.

Gemäß den zur Verfügung gestellten bzw. erhobenen Daten zeigt sich jedoch, dass gesichert davon ausgegangen werden kann, dass mit erheblichen Auswirkungen, insb. in den Dimensionen Finanzielles und Umwelt, zu rechnen ist.

Nach vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur Verfügung gestellten Angaben des Umweltbundesamtes wurden im Jahr 2019 im „Öffentlichen Sektor“ 2.650 Straßenfahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> sowie 2.141 Straßenfahrzeuge der Klassen N<sub>1</sub> bis N<sub>3</sub> (inkl. Sattel) neu zugelassen. Darunter befinden sich jedoch auch eine große Zahl an Fahrzeugen für die Polizei (1.592 Straßenfahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub>), für die zu einem großen Teil davon auszugehen ist, dass sie als speziell konstruierte Einsatzfahrzeuge nicht unter das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz fallen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass seitens der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) eigene Rahmenvereinbarungen für derartige (ausgenommene) Einsatzfahrzeuge mit polizeispezifischer Aufrüstung angeboten werden. Weiters sind nach den vom BMK zur Verfügung gestellten Angaben des Umweltbundesamtes ausweislich der Kraftfahrlinienstatistik 2017 in Österreich derzeit 4.832 Busse und 564 Gelenkbusse im innerösterreichischen Linienverkehr im Einsatz.

Das Bundesministerium für Justiz richtete eine Anfrage an die Verbindungsstelle der Bundesländer sowie einzelne große Auftraggeber des Bundes, einschließlich der BBG, mit der Bitte um Übermittlung entsprechender Zahlen bzw. Prognosen zu Beschaffungsvorhaben in den ersten beiden Beschaffungszeiträumen. Bei den Rückmeldungen handelt es sich nur um äußerst grobe Schätzungen; überdies konnte nicht ausgeschlossen werden, dass in den Meldungen auch Straßenfahrzeuge enthalten sind, die vom Geltungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes nicht erfasst werden sollen. Die von den Ländern übermittelten Zahlen waren großteils untergliedert in Gemeinden, Gemeindeverbände und Einrichtungen des öffentlichen Rechts im Vollziehungsbereich der Länder.

Mehrere Bundesländer, die BBG sowie die Österreichische Postbus AG meldeten für den Betrachtungszeitraum 2021-2025 folgende aggregierte Zahlen an Straßenfahrzeugen ein, die in den

Anwendungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes fallen dürften. Aufbauend auf den erfolgten Meldungen der Länder wurde der Bedarf für Länder und Gemeinden insgesamt geschätzt:

M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub>: 1.530 Bund | 2.437 Länder | 803 Gemeinden || 4.770 Gesamt

N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>: 150 | 295 | 352 || 797

M<sub>3</sub>: 0 | 541 | 432 || 973

Für den Betrachtungszeitraum 2026-2030 wurden basierend auf den Meldungen folgende Zahlen geschätzt:

M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub>: 1.480 Bund | 2.372 Länder | 580 Gemeinden || 4.432 Gesamt

N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>: 180 | 245 | 300 || 725

M<sub>3</sub>: 0 | 565 | 383 || 948

Die für die Einrichtungen öffentlichen Rechts eingemeldeten M<sub>3</sub>-Zahlen sind hier eingeflossen.

Hinzuweisen ist darauf, dass im Nationalen Aktionsplan für Nachhaltige Beschaffung für Auftraggeber im Vollziehungsbereich des Bundes zum Teil deutlich höhere Quoten für die Beschaffung bzw. den Einsatz von sauberen Straßenfahrzeugen vorgesehen werden sollen.

### **Nullszenario und allfällige Alternativen**

Keine hinsichtlich der zwingend umzusetzenden unionsrechtlich Regelungen. Eine Nicht-Umsetzung würde die unmittelbare Anwendbarkeit diverser Richtlinienbestimmungen zur Folge haben und damit zu erheblicher Rechtsunsicherheit führen. Eine Klage gegen die Republik Österreich wegen verspäteter Umsetzung der genannten Richtlinien beim Europäischen Gerichtshof wäre die Folge; die Nichtumsetzung würde zur Verhängung eines Bußgeldes gegen die Republik Österreich führen.

### **Vorhandene Studien/Folgenabschätzungen**

Impact Assessment study for the review of Directive 2009/33 on the Promotion of Clean and Energy-Efficient Road Transport Vehicles, Final report, Study contract no. MOVE/C1/2016-476/SI2.740207 (SWD (2017) 367 – Executive Summary of Impact Assessment, SWD (2017) 366 Impact Assessment). In der Studie wurden unterschiedliche Policy-Options durchgerechnet; sie bildete eine Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung der RL (EU) 2019/1161 auf europäischer Ebene.

BMK, „Marktübersicht Elektro- und Wasserstoffbusse“ (Jänner 2021; abrufbar unter: <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/elektromobilitaet/e-bus.html>)

BMK, Elektromobilität in Österreich (Dezember 2020; abrufbar unter: [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative\\_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/zahlen/oesterreich.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/zahlen/oesterreich.html))

## **Interne Evaluierung**

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2026

Evaluierungsunterlagen und -methode: Soweit die Erlassung des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes der Umsetzung unionsrechtlicher Bestimmungen dienen, ist von einer ordnungsgemäßen Umsetzung auszugehen. Die Zielerreichung (Erfüllung der Mindestquote gemäß Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz) soll anhand der Auswertung der OGD-Daten und der zu übermittelnden Berichte eruiert werden. Die Europäische Kommission hat gemäß Art. 10 Abs. 5 der RL (EU) 2019/1161 die Auswirkungen der RL bis zum 31. Dezember 2027 zu evaluieren.

## **Ziele**

**Ziel 1: Stärkung der Verbreitung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge durch die Vorgabe von Mindestzielen für die öffentliche Beschaffung**

Beschreibung des Ziels:

Die nationale Rechtslage soll entsprechend den unionsrechtlichen Vorgaben und unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes angepasst werden.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Keine volle inhaltliche Übereinstimmung zwischen der Richtlinie (EU) 2019/1161 und der nationalen Rechtslage	Vollständige Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 im Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz
Keine zwingenden Quotenvorgaben zur Beschaffung von sauberen Straßenfahrzeugen. Zum Bestand an sauberen Straßenfahrzeugen, der in den Anwendungsbereich des SFBG fallen würde, liegen keine Daten vor.	Beschaffung von sauberen Straßenfahrzeugen in gesetzlich notwendigem Ausmaß erfolgt. Nach derzeitigen Planungen umfasst dies zumindest 1.839 saubere leichte Straßenfahrzeuge, 81 saubere LKW und 439 saubere Busse (wovon mindestens 220 Nullemissions-Fahrzeuge sind)

### Maßnahmen

#### Maßnahme 1: Vollständige Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 im Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz

Beschreibung der Maßnahme:

Mit der Erlassung des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes soll die Richtlinie (EU) 2019/1161 vollständig in nationales Recht umgesetzt werden.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Keine Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161	Vollständige Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161

### Abschätzung der Auswirkungen

#### Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

##### - Langfristige finanzielle Auswirkungen

Das fünfte Finanzjahr ist repräsentativ für die langfristigen finanziellen Auswirkungen.

##### - Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung

	In Mio. €	In % des BIP
Änderung des Schuldenstands bis zum Ende des Jahres 2051 gegenüber der 30-jährigen Budgetprognose gem. § 15 (2) BHG 2013	63	0,0091

\*zu Preisen von 2021

Die Annahmen zu BIP-Entwicklung, öffentlicher Verschuldung, sowie Zinssätzen und Inflation zur Berechnung der Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung folgen der 30-jährigen Budgetprognose gem. § 15 (2) BHG 2013.

Zur Berechnung der Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung werden, zur Ermittlung der Änderung des Schuldenstandes, die Ein- bzw. Auszahlungen jeden Jahres aufgezinst und aufsummiert bis zum Jahr 2042 und über die erwartete Inflationsrate in den nächsten dreißig Jahren diskontiert. Vereinfachend wird angenommen, dass die Zahlungen jeweils am Ende jeden Jahres getätigt werden.

### Finanzielle Auswirkungen für den Bund

#### – Ergebnishaushalt

in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Betrieblicher Sachaufwand	989	2.374	2.374	2.374	2.374
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>989</b>	<b>2.374</b>	<b>2.374</b>	<b>2.374</b>	<b>2.374</b>

### Finanzielle Auswirkungen für die Länder

#### – Kostenmäßige Auswirkungen

in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Betriebliche Sachkosten	10.260	24.625	24.625	24.625	24.625
<b>Kosten gesamt</b>	<b>10.260</b>	<b>24.625</b>	<b>24.625</b>	<b>24.625</b>	<b>24.625</b>

### Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

#### – Kostenmäßige Auswirkungen

in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Betriebliche Sachkosten	7.602	18.245	18.245	18.245	18.245
<b>Kosten gesamt</b>	<b>7.602</b>	<b>18.245</b>	<b>18.245</b>	<b>18.245</b>	<b>18.245</b>

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Sozialversicherungsträger.

### Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen

#### Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen.

Erläuterung:

Aufgrund der Verpflichtungen kann es darüber hinaus zu einer Steigerung der Verwaltungskosten für Unternehmer im Rahmen bestehender Informationsverpflichtungen kommen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese nicht in wesentlicher Höhe (dh über € 100.000 pro Jahr) steigen werden, weil sich die zusätzlichen Aspekte in bereits bestehende Verpflichtungen einfügen, sodass grundsätzlich keine neuen (Verwaltungs-)Prozesse aufzusetzen sind. Vielfach finden außerdem derartige Aspekte bereits aktuell Verwendung und Berücksichtigung.

### Unternehmen

#### Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur

In den Anwendungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes fallen Einrichtungen des öffentlichen Rechts als öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber im Sinne des BVergG 2018 sowie Auftraggeber im Sinne des BVergGKonz 2018. Für diese kommen bei Beschaffung oder Einsatz von

Straßenfahrzeugen dieselben Bestimmungen zur Anwendung und somit auch dieselben finanziellen Mehrkosten für Beschaffung und Infrastruktur pro sauberem Fahrzeug.

Für derartige Auftraggeber ist gemäß übermittelter Daten für den Betrachtungszeitraum 2021-2025 von folgenden Beschaffungen auszugehen:

M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub>: 451

N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>: 174

M<sub>3</sub>: 20 (siehe weiters Problemanalyse)

Für den Betrachtungszeitraum 2026-2030 wurden basierend auf den Meldungen folgende Zahlen geschätzt:

M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub>: 376

N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>: 163

M<sub>3</sub>: 20 (siehe weiters Problemanalyse)

Setzt man dies in Bezug zu den zur Erreichung des Mindestanteils als sauber zu beschaffenden leichten Straßenfahrzeugen im ersten Bezugszeitraum von 174 (38,5% von 451) Stück, ist insgesamt mit Mehrkosten von rund € 2,05 Mio. bis € 3,63 Mio. zu rechnen. Im zweiten Bezugszeitraum sind dies bei 145 Fahrzeugen (38,5% von 376) rund € 0,85 Mio. bis € 1,87 Mio. (die Mehrkostenschätzungen pro Fahrzeug inklusive Infrastruktur sind im Anhang dargestellt).

Setzt man die LKW-Beschaffungen weiters in Bezug zu den zur Erreichung des Mindestanteils als sauber zu beschaffenden LKW im ersten Bezugszeitraum von 18 (10% von 174) Stück, ist insgesamt mit Mehrkosten von rund € 0,33 Mio. bis € 1,80 Mio. zu rechnen. Im zweiten Bezugszeitraum sind dies bei 25 Fahrzeugen (15% von 163) rund € 0,30 Mio. bis € 1,60 Mio. (die Mehrkostenschätzungen pro Fahrzeug inklusive Infrastruktur sind im Anhang dargestellt).

Setzt man die Bus-Beschaffungen in Bezug zu den zur Erreichung des Mindestanteils als sauber zu beschaffenden Bussen im ersten Bezugszeitraum von 9 (45% von 20; 5 von 9 als Nullemissionsfahrzeuge) Stück, ist insgesamt mit Mehrkosten von rund € 1,89 Mio. bis € 5,25 Mio. zu rechnen. Im zweiten Bezugszeitraum sind dies bei 13 Fahrzeugen (65% von 20; 7 von 13 als Nullemissionsfahrzeuge) rund € 1,69 Mio. bis € 4,68 Mio. (die Mehrkostenschätzungen pro Fahrzeug inklusive Infrastruktur sind im Anhang dargestellt).

### **Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen**

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt finden sich in der Wirkungsdimension Soziales.

#### **Nachfrageseitige Auswirkungen auf die öffentlichen Investitionen**

Die Verpflichtung von Auftraggebern, einen Mindestanteil sauberer bzw. emissionsfreier Straßenfahrzeuge bei der Beschaffung bzw. dem Einsatz von Straßenfahrzeugen zu berücksichtigen, lässt erwarten, dass Unternehmen, die entsprechende saubere bzw. emissionsfreie Straßenfahrzeuge anbieten, einen Wettbewerbsvorteil haben werden. In den Erwägungsgründen der RL (EU) 2019/1161 wird außerdem davon ausgegangen, dass eine schnellere Akzeptanz derartiger Straßenfahrzeuge zur Wettbewerbsfähigkeit sowie zum Wachstum der Wirtschaftszweige der Europäischen Union auf den immer bedeutender werdenden weltweiten Märkten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge beiträgt.

#### **Nachfrageseitige Auswirkungen auf private Investitionen**

s.o.

#### **Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt via Objekt Modell**

##### **Auswirkungen auf die Anzahl der unselbständig erwerbstätigen Ausländerinnen/Ausländer**

Eine Schätzung ist angesichts der Datenlage nicht möglich.



## Auswirkungen auf die Umwelt

### Auswirkungen auf Staub oder Stickstoffoxide

Die Definition eines sauberen leichten Straßenfahrzeuges basiert auf bestimmten, maximalen Auspuffemissionen (hinsichtlich CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffen), jene der sauberen schweren Straßenfahrzeuge auf der Verwendung alternativer Kraftstoffe (zB Elektro, Wasserstoff und Biogas).

Nach vom BMK allein für Busse zur Verfügung gestellten Angaben des Umweltbundesamtes sind ausweislich der Kraftfahrlinienstatistik 2017 in Österreich derzeit 4.832 Busse und 564 Gelenkbusse im innerösterreichischen Linienverkehr im Einsatz, welche in überwiegender Anzahl mit Dieselantrieb ausgestattet sind. Durch eine Umstellung von fossil betriebenen Bussen auf emissionsfreie Antriebe, also Elektrobusse, Oberleitungsbusse oder Busse mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb und gleichzeitigem Einsatz von erneuerbarer Energie zur Kraftstoffherstellung, können Emissionen drastisch gesenkt werden. Dies gilt insbesondere für CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch für lokale Schadstoffe wie Stickstoffdioxid. Derzeit sind allerdings nur wenige emissionsfreie Busse im Einsatz, welche nicht O-Busse sind, meist nur im Rahmen von Pilot- oder Demonstrationsprojekten oder in Form von einzelnen Fahrzeugen. Bezogen auf den gesamten Fuhrpark, welcher derzeit im Linienverkehr eingesetzt wird, kann ein Reduktionspotenzial von bis zu 178.340 t CO<sub>2</sub>-Äq. jährlich erhoben werden.

### Indikatoren

Die Reduzierung der Treibhausgasemissionen kann durch folgende Parameter bestimmt werden: Summe der Fahrzeugkilometer im Kraftfahrlinienverkehr (aus Kraftfahrlinienstatistik); Anzahl der im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzten Busse (aus Kraftfahrlinienstatistik); Spezifische Fahrzeugemissionen aus der Verkehrsträgerliste des Umweltbundesamts

Kraftfahrlinienstatistik 2017: Summe FZ-Kilometer: 250.126.102 km/a; Summe Busse: 4.832 + 564 = 5.396; Kilometer pro Bus: 46.354 km pro Bus

Emissionseinsparung für 5.649 Busse:  $46.354 \text{ km} \times 5.396 \times 713 \text{ g CO}_2 \text{ je Fzg.km} \times 10^{-6} = 178.340 \text{ Tonnen CO}_2 \text{ Einsparung}$

Das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz trägt daher zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Ressourcenschonung bei. Gleichzeitig werden weitere maßgebliche Umwelteffekte im Bereich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes erreicht. Hinzuweisen ist hierbei jedoch auch darauf, dass die tatsächlichen Umweltauswirkungen von einer Vielzahl an og. geschilderten Faktoren abhängen. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass Überlandbusse in der Regel vom Anwendungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes ausgenommen sind.

## Anhang

### Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

#### Bedeckung

in Tsd. €		2021	2022	2023	2024	2025
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		989	2.374	2.374	2.374	2.374

---

in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2021	2022	2023	2024	2025
gem. BFRG/BFG							

#### Erläuterung der Bedeckung

Der Bund als Auftraggeber ist verpflichtet die Mindestanteile des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes insgesamt einzuhalten. Welche UG tatsächlich den dafür erforderlichen Anteil sauberer Fahrzeuge erzielen wird (oder allenfalls über die gesetzlichen Mindestziele hinausgeht), ist, allein angesichts des Planungshorizontes, noch nicht im Einzelnen entschieden

#### Laufende Auswirkungen – Sonstiger betrieblicher Sachaufwand

Körperschaft (Angaben in €)	2021	2022	2023	2024	2025
Bund	989.340,00	2.374.415,00	2.374.415,00	2.374.415,00	2.374.415,00
Länder	10.260.331,00	24.624.793,00	24.624.793,00	24.624.793,00	24.624.793,00
Gemeinden	7.601.934,00	18.244.641,00	18.244.641,00	18.244.641,00	18.244.641,00
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>18.851.605,00</b>	<b>45.243.849,00</b>	<b>45.243.849,00</b>	<b>45.243.849,00</b>	<b>45.243.849,00</b>

Bezeichnung	Körperschaft	2021		2022		2023		2024		2025	
		Menge	Aufw. (€)	Menge	Aufw. (€)	Menge	Aufw. (€)	Menge	Aufw. (€)	Menge	Aufw. (€)
Mehrkosten Fahrzeuge	Bund	1	738.208,00	1	1.771.698,00	1	1.771.698,00	1	1.771.698,00	1	1.771.698,00

	Länder	1 7.666.274, 00	1 18.399.05 7,00	1 18.399.05 7,00	1 18.399.05 7,00	1 18.399.05 7,00
	Gemd.	1 5.650.236, 00	1 13.560.56 6,00	1 13.560.56 6,00	1 13.560.56 6,00	1 13.560.56 6,00
Mehrkosten Infrastruktur	Bund	1 251.132,0 0	1 602.717,0 0	1 602.717,0 0	1 602.717,0 0	1 602.717,0 0
	Länder	1 2.594.057, 00	1 6.225.736, 00	1 6.225.736, 00	1 6.225.736, 00	1 6.225.736, 00
	Gemd.	1 1.951.698, 00	1 4.684.075, 00	1 4.684.075, 00	1 4.684.075, 00	1 4.684.075, 00

Eingangs ist auf die Problemanalyse hinzuweisen, die insbesondere Angaben zu den Schätzungen der Stückzahlen, die die Grundlage für die Berechnung bilden, enthalten. Die in den Tabellen angegebenen Kosten stellen allein den Mittelwert der folgenden Schätzungen der Mehrkosten für die Beschaffung sowie die Mehrkosten für die Infrastruktur für den Mindestanteil an sauberen Straßenfahrzeuge dar. Aus dem Vorhaben ergeben sich umfassende finanzielle Auswirkungen für Bund, Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger sowie sonstige (öffentliche) Auftraggeber, die dem BVergG 2018 sowie dem BVergGKonz 2018 unterliegen. Die Anschaffungskosten für ein sauberes Straßenfahrzeug übersteigen jene eines vergleichbaren nicht-sauberen Straßenfahrzeuges, wobei die konkreten Mehrkosten im Besonderen vom Fahrzeugtyp sowie der einzusetzenden „sauberen“ Technologie abhängen.

Im Bereich der Anschaffung von leichten Straßenfahrzeugen (Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> oder N<sub>1</sub>) hängt der Anschaffungspreis sowohl eines nicht-sauberen als auch eines sauberen Straßenfahrzeuges wesentlich von der Modelltype, der Ausstattung, der Motorisierung bzw. der Batterieladepkapazität etc. ab. In der Impact Assessment study ging die Kommission im Jahr 2016 jedenfalls davon aus, dass im Jahr 2020 ein Passagierfahrzeug mit Benzinmotor € 19.682,-, eines mit Dieselmotor € 22.958,-, ein batteriebetriebenes € 34.703,- und eines mit Wasserstoff-Brennstoffzelle € 54.493,- kosten wird (Capital cost at retail; S. 169 des Annexes). Im Klein- bis Mittelklassesegment ist derzeit weiterhin mit Mehrkosten eines sauberen gegenüber einem nicht-sauberen Straßenfahrzeuges zu rechnen, die angesichts der eben genannten Vielfalt möglicher Straßenfahrzeuge und ihrer Ausstattung nur schwer verallgemeinert werden kann. In Übereinstimmung mit den Werten der Impact Assessment study der Europäischen Kommission kann aber in diesem Bereich mit Mehrkosten zwischen € 10.000,- und € 15.000,- gerechnet werden, wobei, je nach Anforderungen eines Auftraggebers, Ausschläge nach unten sowie nach oben nicht ausgeschlossen sind. Im Oberklassesegment dürften, soweit Modelle verfügbar sind, Preisunterschiede geringfügiger ausfallen. In der Impact Assessment study ging die Kommission weiters davon aus, dass im Jahr 2025 ein Passagierfahrzeug mit Benzinmotor € 20.481,-, eines mit Dieselmotor € 23.141,-, ein batteriebetriebenes € 29.928,- und eines mit Wasserstoff-Brennstoffzelle € 39.967,- kosten wird (Capital cost at retail; S. 169 des Annexes). Für den zweiten Beschaffungszeitraum von 2026 bis 2030 wird in diesem Bereich daher mit Mehrkosten zwischen € 5.000,- und € 10.000,- gerechnet.

Die Investitionen in die notwendige Infrastruktur hängen maßgeblich von der Technologieentscheidung der Auftraggeber ab. Ladestationen uä. für E-Mobilität im Hinblick auf leichte Straßenfahrzeuge (Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> oder N<sub>1</sub>) sind vielfach bereits im öffentlichen Raum verfügbar (nach Informationen des BMK bestehen zum Ende des vierten Quartals 2020 7.100 Normalladepunkte und 1.295 Schnellladepunkte in Österreich; zu diesem Zeitpunkt kamen auf einen Normalladepunkt rund neun E-PKW und auf einen Schnellladepunkt rund 47), die grundsätzlich auch von Auftraggebern genutzt werden können. Zwischen 80 und 90 Prozent aller Ladungen erfolgen jedoch im nichtöffentlichen Bereich. Dies kann an sich durch über einen gewöhnlichen Schuko-Stecker an einer Haushaltssteckdose verbunden mit höheren Ladezeiten oder einer gesonderten Ladestation mit kürzeren Ladezeiten erfolgen. Eine gesonderte Ladestation (zB „Wallbox“) für einen E-PKW kostet nach Angaben des BMK

zwischen € 1.000,- und € 1.500,- (abhängig von der Intelligenz/Kommunikationsfähigkeit und der Ausstattung). Die Bandbreite der Installationskosten bei einer Einzellösung variiert zwischen rund € 2.600,- und € 5.800,-. Die Installationskosten bei einer Gemeinschaftsanlage sind abhängig von der Anzahl an Wallboxen, auf welche diese Kosten verteilt werden können; die Installationskosten variieren pro Wallbox zwischen rund € 1.200,- und € 2.500,-. Wenn bei einer Gemeinschaftsanlage im ersten Ausbauschnitt nur wenige Wallboxen inkludiert sind, erhöhen sich die Installationskosten pro Wallbox entsprechend. Im Schnitt können daher für eine Wallbox mit Kosten zwischen € 2.200,- bis € 7.300,- anfallen. Im ersten Bezugszeitraum kann angesichts der verfügbaren Ladeinfrastruktur, der privaten Ladungen und gemeinschaftlichen Wallboxen von einer Anschaffung für 80% der geplanten Anschaffungen von sauberen leichten Straßenfahrzeugen ausgegangen werden. Angesichts der zu erwartenden Nutzungsdauer von sauberen Straßenfahrzeugen wird im zweiten Bezugszeitraum nur mehr mit der Hälfte des Bedarfs an neuer Infrastruktur gerechnet.

Setzt man dies in Bezug zu den zur Erreichung des Mindestanteils als sauber zu beschaffenden leichten Straßenfahrzeugen im ersten Bezugszeitraum von 1.839 (38,5% von 4.770; Rundungsabweichung durch zunächst getrennte Berechnungen der Anteile für Bund, Länder und Gemeinden) Stück, ist insgesamt mit Mehrkosten von rund € 21,63 Mio. bis € 38,33 Mio. zu rechnen. Im zweiten Bezugszeitraum sind dies bei 1.708 Fahrzeugen (38,5% von 4.432) rund € 10,04 Mio. bis € 22,07 Mio.

Eine vergleichbar grobe Schätzung zu LKW (Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>) ist angesichts der vorliegenden Datenqualität nur noch eingeschränkter möglich. Zieht man jedoch die Daten der Impact Assessment study heran, zeigt sich, dass die Kommission im Jahr 2016 davon ausging, dass im Jahr 2020 ein LKW (rigid truck) mit Dieselmotor € 66.813,-, ein mit LPG betriebener € 73.320,-, ein mit CNG betriebener € 74.706,-, ein batteriebetriebener € 110.882,- und einer mit Wasserstoff-Brennstoffzelle € 138.699,- kosten wird (Capital cost at retail; S. 170 des Annexes; vergleiche zur Datenqualität aber die noch folgenden Ausführungen zu Bussen). Ein schweres Straßenfahrzeug gilt auch dann als sauber, wenn es mit bestimmten Kraftstoffen betankt wird, sodass nicht notwendigerweise batteriebetriebene oder mit einer mit Wasserstoff-Brennstoffzelle ausgerüstete LKW beschafft werden müssen. Auf dieser Grundlage sind bei Umstellung auf saubere Fahrzeuge Anschaffungsmehrkosten zwischen € 10.000,- und € 50.000,- pro Stück anzusetzen. Die Kommission ging in der Impact Assessment study weiters davon aus, dass im Jahr 2025 ein LKW (rigid truck) mit Dieselmotor € 67.176,-, ein mit LPG betriebener € 73.683,-, ein mit CNG betriebener € 75.069,-, ein batteriebetriebener € 99.446,- und einer mit Wasserstoff-Brennstoffzelle € 134.823,- kosten wird (Capital cost at retail; S. 170 des Annexes; vergleiche zur Datenqualität aber die noch folgenden Ausführungen zu Bussen). Auf dieser Grundlage sind für saubere Fahrzeuge im Beschaffungszeitraum 2026 bis 2030 Mehrkosten zwischen € 8.000,- und € 40.000,- pro Stück anzusetzen.

Die Investitionen in die notwendige Infrastruktur hängen maßgeblich von der Technologieentscheidung der Auftraggeber ab. Für eine Ladestation für einen E-LKW ist nach Angaben des BMK, abhängig von der Ladeleistung (25kw bis über 50kW), mit € 10.000,- bis € 60.000,- (allenfalls auch darüber hinaus) zu rechnen. Im ersten Bezugszeitraum wird angesichts verfügbarer Ladeinfrastruktur und der Möglichkeit, den Mindestanteil für saubere LKWs durch die Art der Betankung zu erreichen, für 80% der geplanten Anschaffungen ausgegangen. Angesichts der zu erwartenden Nutzungsdauer von sauberen Straßenfahrzeugen wird im zweiten Bezugszeitraum nur mehr mit der Hälfte des Bedarfs an Infrastruktur gerechnet.

Setzt man dies in Bezug zu den zur Erreichung des Mindestanteils als sauber zu beschaffenden LKW im ersten Bezugszeitraum von 81 (10% von 797; Rundungsabweichung durch zunächst getrennte Berechnungen der Anteile für Bund, Länder und Gemeinden) Stück, ist insgesamt mit Mehrkosten von rund € 1,46 Mio. bis € 7,95 Mio. zu rechnen. Im zweiten Bezugszeitraum sind dies bei 109 Fahrzeugen (15% von 725) rund € 1,31 Mio. bis € 7,00 Mio.

Für Busse (Klasse M<sub>3</sub>) übermittelte das BMK folgendes Zahlenmaterial (Maximal-Referenzwerte für das Jahr 2020):

Investkosten in € 12-Meter Bus | 18-Meter Bus | 24-Meter Bus

Referenz EURO VI 250.000 | 350.000 | 450.000

Batteriebus 450.000 | 650.000 | 900.000

O-Bus 450.000 | 650.000 | 900.000

H2-Bus 600.000 | 800.000 | 1.000.000

In der Impact Assessment study ging die Kommission im Jahr 2016 davon aus, dass im Jahr 2020 ein Dieselbus € 278.737,-, ein mit LPG betriebener € 296.090,-, ein mit LNG betriebener € 303.118,-, ein elektrischer Bus € 352.167,- und ein Wasserstoff-Brennstoffzellenbus € 365.896,- kosten wird (Capital cost at retail; S. 170 des Annexes), wobei eine nähere Unterscheidung zwischen unterschiedlichen Bussen nicht vorgenommen worden ist. Nach Informationen von Wiener Linien liegen die tatsächlichen Kosten derzeit jedoch deutlich näher bei den vom BMK übermittelten Zahlen als bei jenen der Impact Assessment study. Obwohl diese Anschaffungskosten im Laufe der Zeit fallen werden, ist jedoch davon auszugehen, dass die Anschaffungskosten von „sauberen“ Bussen stets signifikant über den Anschaffungskosten von „nicht sauberen“ Bussen liegen werden. Es ist überdies zu erwarten, dass sich die Kostenfaktoren, insbesondere der Unterschied in den Anschaffungskosten zwischen einem sauberen und einem nicht-sauberen Straßenfahrzeug in den Betrachtungszeiträumen bei einer entsprechenden Marktakzeptanz von sauberen Straßenfahrzeugen und damit einhergehend eines breiteren Angebotes an entsprechenden sauberen Straßenfahrzeugen, verändern werden. Dies kann insbesondere bei Beschaffungen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen sollen, Entscheidungen der erfassten Auftraggeber maßgeblich beeinflussen. Die Kommission ging in der Impact Assessment study weiters davon aus, dass im Jahr 2025 ein Dieselbus € 279.263,-, ein mit LPG betriebener € 296.616,-, ein mit LNG betriebener € 303.645,-, ein elektrischer Bus € 340.498,- und ein Wasserstoff-Brennstoffzellenbus € 359.201,- kosten wird (Capital cost at retail; S. 170 des Annexes).

In der Impact Assessment study sind, wie bereits erwähnt, unterschiedliche policy options durchgerechnet worden. Die tatsächlich beschlossene RL (EU) 2019/1161 ist hierbei am ehesten mit der in der Studie dargestellten Option 6 vergleichbar. In der Executive Summary wurde diese auch als preferred policy option dargestellt und dies wie folgt begründet (S. 10 f.):

„PO6 has been identified as the preferred option from an effectiveness and efficiency point of view. It includes a sizeable impact on the share of zero emission vehicles (227%-468%) and significant environmental benefits (€800-2,100 million cost savings associated with CO<sub>2</sub> emissions reduction and €40-100 million associated with air pollutant reduction) relative to the baseline.[.] Procurement costs (€4,100 million) are only partly counterbalanced (45%) by operational costs savings over the time period of the assessment, but are not considered unbalanced, particularly not in an annualised cost perspective over the time horizon of the impact assessment.“

Zu betonen ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass diese, auf die Europäische Union bezogenen Aussagen der Kommission auf Schätzungen betreffend die Anschaffungskosten beruhen, die sich in der Form nicht realisiert haben (jedenfalls, soweit Busse betroffen sind; siehe dazu schon oben).

Ein Bus gilt auch dann als sauber, wenn er mit bestimmten Kraftstoffen betankt wird, sodass nicht notwendigerweise für den gesamten Mindestanteil batteriebetriebene oder mit einer mit Wasserstoff-Brennstoffzelle ausgerüstete Fahrzeuge beschafft werden müssen. Jedenfalls aber muss die Hälfte des Mindestanteils mit Nullemissionsfahrzeugen erfüllt werden. Basierend auf den vom BMK übermittelten Zahlen ergeben sich, je nach Art des Busses und gewählter Technologie Anschaffungsmehrkosten eines Nullemissionsfahrzeuges gegenüber einem Diesel-Euro VI-Fahrzeug von € 200.000,- bis € 550.000,-. Diese finden auch im Wesentlichen Deckung in der vom BMK im Jänner 2021 veröffentlichten „Marktübersicht Elektro- und Wasserstoffbusse“. Für saubere Busse, die keine Nullemissionsfahrzeuge darstellen, sind die Mehrkosten angesichts der Möglichkeit, alternative Kraftstoffe zu verwenden, (deutlich) geringer. Es wird aber derzeit nicht damit gerechnet, dass diese Möglichkeit eine große Rolle einnehmen wird. Es wird davon ausgegangen, dass Auftraggeber, die notwendigerweise eine Systementscheidung für den Bereich der Nullemissionsfahrzeuge treffen müssen (E-Busse; H2-Busse), für die restlichen Flotte an sauberen Bussen dasselbe System verwenden werden (insbesondere

Auftraggeber, die nur kleine Flotten betreiben); allenfalls treffen größere Flottenbetreiber eine dahingehende Entscheidung oder es werden bestehende Systeme alternativer Betankung weiterbetrieben. Für die sauberen Busse, die keine Nullemissionsfahrzeuge sein müssen, werden vor diesem Hintergrund Anschaffungsmehrkosten von € 100.000,- bis € 275.000,- angesetzt. Für den zweiten Betrachtungszeitraum sind für die Nullemissionsfahrzeuge angesichts der geschilderten Umstände geringere Mehrkosten in der Anschaffung zu schätzen, wobei diese mit der Hälfte der Mehrkosten des ersten Betrachtungszeitraumes angesetzt werden, also zwischen € 100.000,- und € 275.000,-. Für den Bereich der sauberen Busse, die keine Nullemissionsfahrzeuge sind, wird im zweiten Betrachtungszeitraum von keiner Veränderung ausgegangen (da in diesem Bereich keine großen Entwicklungen zu erwarten sein dürften).

Neben den Anschaffungskosten fallen mit einer Entscheidung zum Betrieb von Bussen mit alternativem Antrieb (elektrisch oder Wasserstoff) regelmäßig Investitionskosten für die Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur an. Dies umfasst beispielsweise die Errichtung von Ladestationen für batteriebetriebene Busse (zB im Depot, an den jeweiligen Halte- oder Endstellen, Oberleitungssysteme) oder Anlagen zur Wasserstoffproduktion bzw. Wasserstoff-Tankstellen, die derzeit nicht in ausreichendem Maße – jedenfalls soweit die Nutzung von sauberen bzw. emissionsfreien Bussen gegenständlich ist – bestehen. Da es das vorgeschlagene Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz Auftraggebern freistellt, auf welchem Weg bzw. mit welcher Technologie sie die vorgegebenen Mindestanteile erreichen, hängen die damit verbundenen (Mehr-)Kosten maßgeblich von entsprechenden (grundlegenden System-)Entscheidungen ab, die die betroffenen Auftraggeber individuell treffen werden. Diese Systementscheidungen hängen etwa von der topographischen Situation, der Länge der zu betreibenden Linien, Intervallvorgaben für Linien und Passagierzahlen ab. Überdies könnten Auftraggeber verschiedene Systeme parallel implementieren, um individuell auf Linien abgestimmte Konzepte verwirklichen zu können. Abhängig von der Realisierung des oder der Konzepte sind überdies zusätzliche Personalkosten (insbesondere Fahrer, Werkstättenpersonal) zu erwarten, da ein Ersatz im Verhältnis 1:1 eines nicht-sauberen Busses durch einen sauberen (bzw. emissionsfreien) Bus durchaus nicht möglich sein kann: dies kann einerseits durch Fahrgastkapazitätsverluste bei Elektrobussen (nach heutigem Stand) und andererseits durch sonstige betriebliche Vorgaben (insbesondere bzgl. des Fahrintervalles oder der Einsatzdauer) bedingt sein. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erarbeiten verschiedene Auftraggeber die Entscheidungsgrundlagen im Hinblick auf ihre Systementscheidungen, sodass hinsichtlich dieser Faktoren nur eine grobe Schätzung über die damit verbundenen Mehrkosten möglich ist. Nach Angaben des BMK ergibt sich für E-Busse eine ungefähre Bandbreite an Infrastrukturmehrkosten pro Stück von € 70.000,- bis € 200.000,- (im Falle von Depot-Ladungen) und € 500.000,- bis € 900.000,- € im Falle von Oberleitungs-Lader (In-Motion-Charging). Für die Errichtung einer Wasserstofftankstelle wird wiederum von Kosten im Bereich von € 1 Mio. bis € 1,5 Mio. ausgegangen, wobei dabei mehrere Fahrzeuge betankt werden können. Für die Zwecke der Schätzung wird daher für Nullemissionsbusse von Mehrkosten für Infrastruktur von € 70.000,- bis € 200.000,- pro Stück ausgegangen (nach Planungen dürfte vor allem mit dem Einsatz von E-Bussen bzw. H2-Bussen zu rechnen sein). Für saubere Busse, die keine Nullemissionsfahrzeuge darstellen, wird aus denselben Überlegen wie bei den Anschaffungsmehrkosten von der Hälfte an Infrastrukturmehrkosten ausgegangen. Im ersten Bezugszeitraum ist angesichts verfügbarer Ladeinfrastruktur und der Möglichkeit, den Mindestanteil für saubere Busse durch die Art der Betankung zu erreichen, für 80% der geplanten Anschaffungen ausgegangen (für die notwendigen Nullemissionsfahrzeuge 100%). Angesichts der zu erwartenden Nutzungsdauer von sauberen Straßenfahrzeugen wird im zweiten Bezugszeitraum mit der Hälfte des Bedarfs an Infrastruktur gerechnet.

Es ergeben sich somit insgesamt Mehrkosten für Busse von rund € 87,46 Mio. bis € 242,83 Mio. bei 439 Fahrzeugen (45% von 973; Rundungsabweichung durch zunächst getrennte Berechnungen der Anteile für Bund, Länder und Gemeinden) im ersten Bezugszeitraum, sowie von rund € 76,89 Mio. bis € 213,08 Mio. bei 617 Fahrzeugen (65% von 948) im zweiten Bezugszeitraum.

### **Langfristige finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (in Mio. €)**

#### **Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung – Berechnungsmethode**

Die Annahmen zu BIP-Entwicklung, öffentlicher Verschuldung, sowie Zinssätzen und Inflation zur Berechnung der Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung folgen der 30-jährigen Budgetprognose gem. § 15 (2) BHG 2013.

Zur Berechnung der Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung werden, zur Ermittlung der Änderung des Schuldenstandes, die Ein- bzw. Auszahlungen jeden Jahres aufgezinnt und aufsummiert bis zum Jahr 2042 und über die erwartete Inflationsrate in den nächsten dreißig Jahren diskontiert. Vereinfachend wird angenommen, dass die Zahlungen jeweils am Ende jeden Jahres getätigt werden.

Um Rückwirkungen auf das BIP und die daraus resultierenden Rückwirkungen auf den öffentlichen Finanzierungssaldo zu berücksichtigen, wird ein allgemeiner Fiskalmultiplikator von ca. 0,5 (kumuliert über 2 Jahre) entsprechend den Ergebnissen des IMF-WEO 10/10 verwendet. Die Rückwirkungen auf den öffentlichen Finanzierungssaldo werden mit der letzten von der Statistik Austria veröffentlichten Steuer- und Abgabenquote ermittelt.

### Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

<b>Wirkungsdimension</b>	<b>Subdimension der Wirkungsdimension</b>	<b>Wesentlichkeitskriterium</b>
Verwaltungskosten	Verwaltungskosten für Unternehmen	Mehr als 100 000 € an Verwaltungskosten für alle Betroffenen pro Jahr
Unternehmen	Auswirkungen auf die Phasen des Unternehmenszyklus	Mindestens 500 betroffene Unternehmen

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.9 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 756759339).