

Das Straßenfahrzeug- Beschaffungsgesetz (SFBG)

Zentrale Fragestellungen



***NACHHALTIGE MOBILITÄT
IST EINE FRAGE DES ANTRIEBS.
VOR ALLEM DES INNEREN.***

Übersicht



- Hard Facts zum SFBG (Ursprung, Inhalt, Ziele)
- Persönlicher Anwendungsbereich
- Erfasste und ausgenommene Straßenfahrzeuge
- Bezugszeiträume
- Erfüllung der Mindestanteile
- Erfasste Aufträge (sachlicher Anwendungsbereich)
- EXKURS: Richtlinienkonforme Auslegung?
- Zeitlicher Anwendungsbereich
- Sonderfall: rollierende Erneuerung des Fuhrparks
- EBIN-Förderprogramm
- Bußgeld + Ausgewählte Sonderfragen zum Bußgeld
- Überblick: Erfassungsgemeinschaften
- Berichtspflichten

Die Pflicht zum **grünen Fuhrpark**



- Die gesetzliche Verankerung der **Mobilitätswende** seit dem 28.7.2021
- **Ursprung:** Das SFBG beruht auf der europäischen Richtlinie 2019/1161/EU über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („**Clean Vehicles Directive**“)
 - **Inhalt:** Öffentliche (Sektoren-)AG sind verpflichtet, über **gewisse Bezugszeiträume hinweg** bei der **Beschaffung und dem Einsatz** von Straßenfahrzeugen einen **Mindestanteil an „sauberen“ Fahrzeugen** sicherzustellen
 - **Ziele:** (1) **Reduktion der negativen Umweltauswirkungen** durch Absenkung der Luftschadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen und (2) **Förderung des Marktes für saubere Straßenfahrzeuge**

Persönlicher Anwendungsbereich des SFBG



Folgende **Akteure** sind den Verpflichtungen des SFBG unterworfen (vgl § 1 iVm § 2 Z 1 SFBG):

- **Öffentliche Auftraggeber** gemäß § 4 Abs 1 BVergG 2018
 - **Bund, Länder, Gemeinden** bzw **Gemeindeverbände** und **Einrichtungen** gemäß § 4 Abs 1 Z 2 BVergG 2018
- **Sektorenauftraggeber** gemäß §§ 167 bis 169 BVergG 2018
 - öffentliche Auftraggeber als Sektorenauftraggeber
 - öffentliche Unternehmen als Sektorenauftraggeber
 - private Sektorenauftraggeber (zB Rechtsträger die eine Sektorentätigkeit auf der Grundlage von besonderen oder ausschließlichen Rechten ausüben)
- **Auftraggeber** gemäß § 4 BVergGKonz 2018

Einzelfallprüfung, ob Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, Verkehrsbetriebe bzw sonstige Versorgungsbetriebe des Bundes / der Länder / der Städte / der Gemeinden / der Gemeindeverbände öffentliche Auftraggeber im Sinne des BVergG 2018 sind → in der Regel: Qualifikation als öffentlichen Auftraggebers wird zu bejahen sein.

Straßenfahrzeuge



- Straßenfahrzeuge der **Klasse M** (vorwiegend für Personenbeförderung) und **Klasse N** (vorwiegend für Güterbeförderung)
- **3 Kategorien von Straßenfahrzeugen:**
 - **Leichte Straßenfahrzeuge** der Klassen M_1 , M_2 und N_1 („**Pkw**“)
 - **Schwere Straßenfahrzeuge** der Klassen N_2 und N_3 („**Lkw**“)
 - **Schwere Straßenfahrzeuge** der Klasse M_3 („**Bus**“)
- „**Saubere**“ **leichte Straßenfahrzeuge**: Bestimmte maximale Auspuffemissionen (bis 31.12.2025 maximal 50g CO₂ / km und Luftschadstoffe) müssen eingehalten werden. **Ab 2026**: Ausschließlich Nullemissionsfahrzeuge (= 0g CO₂ / km).
- „**Saubere**“ **schwere Straßenfahrzeuge**: Nur **alternativ** betriebene Fahrzeuge (**Alternative Kraftstoffe**: zB Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, Erdgas, Flüssiggas; vgl Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe, BGBl I Nr 38/2018 idgF; **Nicht: Diesel B7** = Dieseltreibstoff, bei dem bis zu 7% Biodiesel beigemischt wird) **sowie aufladbare schwere Hybrid-Nutzfahrzeuge (Plug-in-Hybridfahrzeuge)**. Nicht aufladbare schwere Hybrid-Nutzfahrzeuge sind keine sauberen Straßenfahrzeuge.
- „**Emissionsfreie**“ **schwere Straßenfahrzeuge**: Kein Verbrennungsmotor oder Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂ /kWh ausstößt.

Praxisbeispiel: Straßenfahrzeuge



Ausgangslage:

Der Auftraggeber möchte „saubere“ Busse iSd SFBG beschaffen.

- Welche Busse sind als „sauber“ iSd SFBG zu qualifizieren?
- Was ist unter emissionsfreien Bussen zu verstehen?

Rechtliche Einschätzung:

Als „sauber“ im Sinne des SFBG gilt ein **Bus der Klasse M3** dann, wenn er **alternativ** betrieben wird (Elektro-, Wasserstoff- oder Biogas etc).

Als „emissionsfrei“ im Sinne des SFBG gilt ein **Bus** dann, wenn er

- (1) über **keinen Verbrennungsmotor** verfügt oder
- (2) über einen Verbrennungsmotor, **der weniger als 1 g CO₂/kWh ausstößt.**

Ausgenommene Straßenfahrzeuge



- **Spezifische Ausnahmen:** zB Krankenwägen, gepanzerte Fahrzeuge, Leichenwägen, mobile Kräne.
- Fahrzeuge, die für den **Katastrophenschutz**, die **Feuerwehr** und die **Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung** konstruiert, gebaut oder angepasst wurden (zB Löschfahrzeuge)
- Alle Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die **speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert** wurden und **nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern** geeignet sind (und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind), zB: Straßeninstandhaltungsfahrzeuge (wie etwa Schneepflüge, Kehr- oder Streufahrzeuge). Nach Ansicht der EU Kommission sind Müllsammelfahrzeuge nicht gemäß diesem Tatbestand ausgenommen.
- **Überland-(Reise)busse:** Busse ohne Stehplätze sind ausgenommen (→ Nahverkehrsbusse unterliegen dem SFBG; davon sind beispielsweise auch Doppeldeckerbusse, Niederflurfahrzeuge, Gelenkfahrzeuge etc umfasst → Bauweise ist nicht ausschlaggebend).

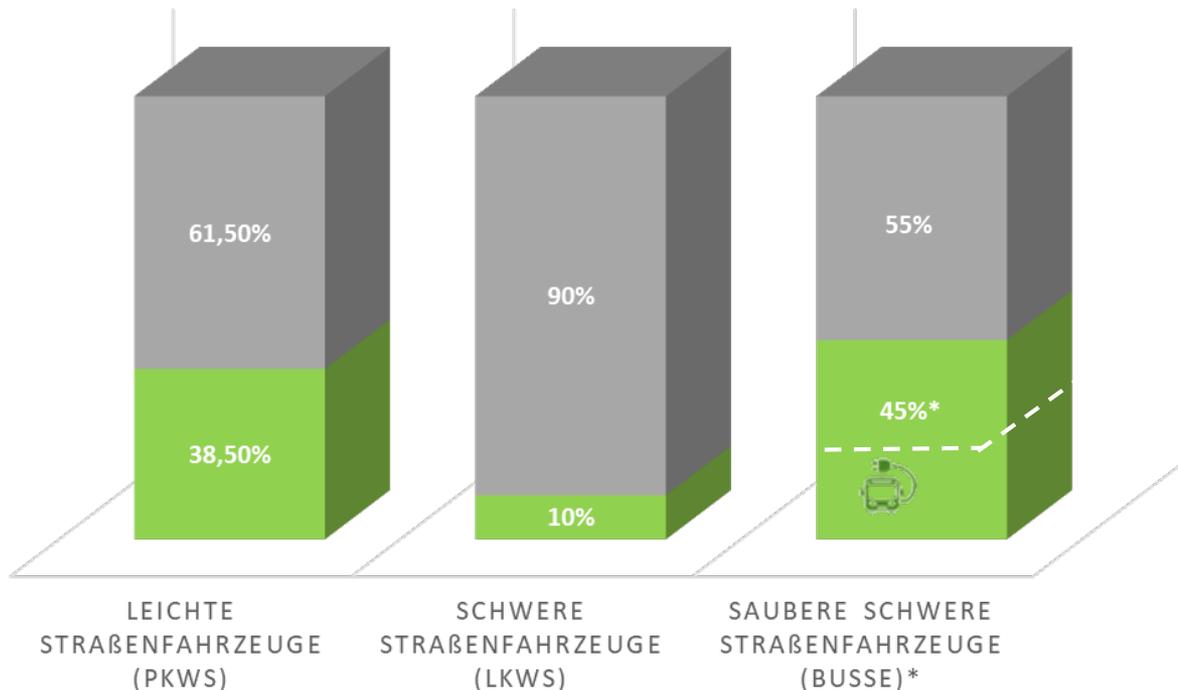
Bezugszeiträume



BEZUGSZEITRAUM 1 (BIS 2025)

■ Saubere Fahrzeuge

■ Herkömmlicher Antrieb



Bis **31.12.2025**
müssen bei der
Beschaffung / Einsatz

- 38,5 % der PKWs,
- 10 % der Lkws und
- 45 % der Busse

„sauber“ sein.



* Die Hälfte des Mindestanteils ist durch emissionsfreie schwere Straßenfahrzeuge zu erfüllen.

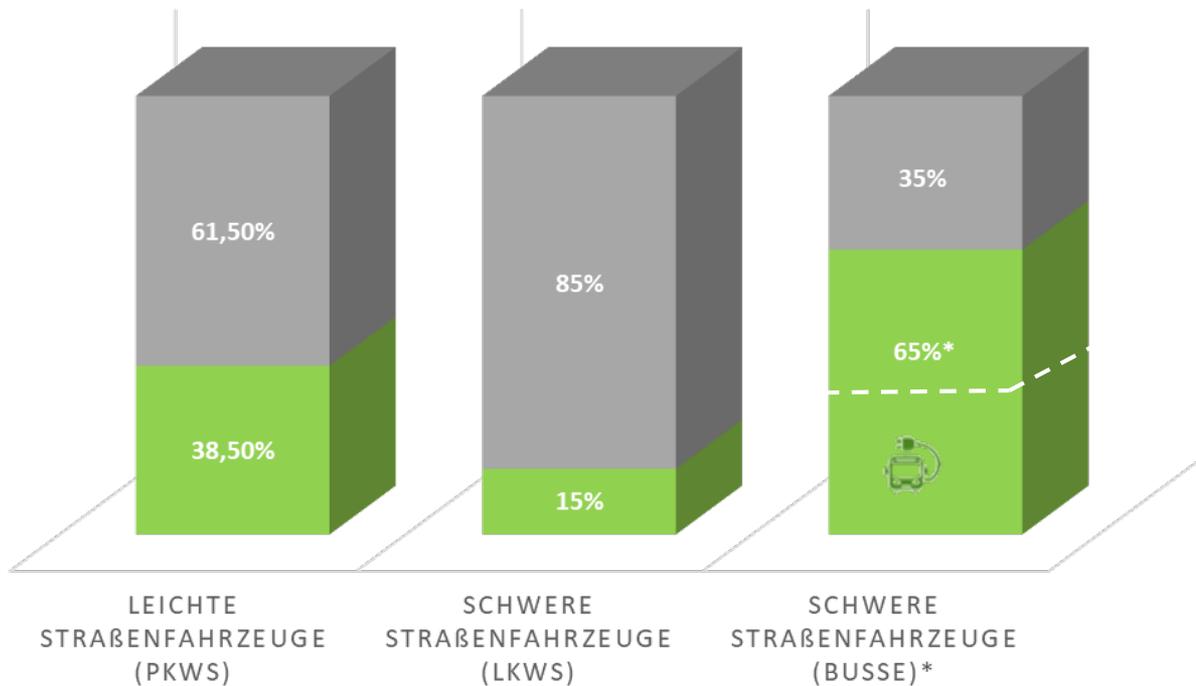
Bezugszeiträume



BEZUGSZEITRAUM 2 (BIS 2030)

■ Saubere Fahrzeuge

■ Herkömmlicher Antrieb



Bis **31.12.2030**
müssen bei der
Beschaffung / Einsatz

- 38,5 % der PKWs,
- 15 % der Lkws und
- 65 % der Busse

„sauber“ sein.



* Die Hälfte des Mindestanteils ist durch emissionsfreie schwere Straßenfahrzeuge zu erfüllen.

Erfüllung der Mindestanteile



- Die Mindestanteile müssen **am Ende des jeweiligen Bezugszeitraumes** erfüllt sein
 - Berechnung erfolgt **pro Fahrzeugklasse** („Pkw“, „Lkw“, „Busse“) von allen beschafften bzw. eingesetzten Straßenfahrzeugen im jeweiligen Bezugszeitraum
 - Bei der Berechnung ist **ausschließlich auf die Stückzahl der sauberen Straßenfahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtanzahl aller beschafften bzw. eingesetzten Straßenfahrzeuge im Rahmen eines Bezugszeitraumes abzustellen** (→ keine Berechnung anhand gefahrener Kilometer, Einsatzdauer oder Vertragszeitraum)
 - Keine Verpflichtung, in jedem einzelnen Vergabeverfahren, in dem Straßenfahrzeuge beschafft oder eingesetzt werden, den Mindestanteil zu erfüllen
 - Auftraggeber kann selbst entscheiden, wie und zu welchem Zeitpunkt er innerhalb des Bezugszeitraumes die Mindestanteile erreicht
 - Verbot von (Ab-)Rundungen
 - nachgerüstete Straßenfahrzeuge sind **unabhängig vom Wert der Nachrüstung** bei der Berechnung des Mindestanteils zu berücksichtigen (bei Beschaffungsvorgängen gemäß § 3 Z 1 bis Z 3 SFBG gilt, dass diese erst bei der **Oberschwellengrenze** (EUR 215.000,-- bei Liefer- und Dienstleistungsaufträgen) vom SFBG erfasst sind → somit: **ausschließlich positive Auswirkung auf den Mindestanteil an sauberen Straßenfahrzeugen** → **kann in Zukunft ein oft gewähltes Mittel zur Erreichung der Mindestanteile sein**)

Praxisbeispiel: Erfüllung der Mindestanteile



Praxisbeispiel:

Ein öffentlicher Auftraggeber plant im ersten Bezugszeitraum (3.8.2021 bis 31.12.2025) **19 PKW** im Geltungsbereich des SFBG zu beschaffen. Der hier anzusetzende Mindestanteil beträgt gemäß § 5 Abs 3 SFBG **38,5 %** der Fahrzeuge.

Wie viele „saubere“ Fahrzeuge müssen beschafft werden?

- **Rein mathematisch** müssten daher **7,31 Fahrzeuge** „sauber“ beschafft werden.
- Da nur ganze Fahrzeuge beschafft werden können und ein „Abrundungsverbot“ besteht, sind von den insgesamt 19 Pkw **zumindest 8 „saubere“ Pkw zu beschaffen.**

Zurechnung zu einem bestimmten Zeitraum



- Maßgeblicher Zeitpunkt für die Zurechnung zum Bezugszeitraum ist der **Zeitpunkt der Zuschlagserteilung** (bei „Beschaffung“, „Einsatz“, „Nachrüstung“ von Straßenfahrzeugen)
- **Nicht ausschlaggebend** für die Zurechnung zum Bezugszeitraum:
 - **Zeitpunkt einer vereinbarten Lieferung** bei einem Lieferauftrag (Beschaffung) bzw
 - **Zeitpunkt eines angedachten Einsatzes** bei einem Dienstleistungsvertrag (Einsatz)
- **Bei Rahmenvereinbarungen:** Maßgeblicher Zeitpunkt für die Zurechnung zum Bezugszeitraum = **Abruf aus der Rahmenvereinbarung**

Praxisbeispiele: Zurechnung (1/2)



Sachverhalt: Zurechnung bei Rahmenvereinbarungen

Es wird ein Vergabeverfahren zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung nach dem 2.8.2021 bekanntgemacht. Der Abschluss der Rahmenvereinbarung erfolgt während des ersten Bezugszeitraumes (3.8.2021 bis 31.12.2025) und Abrufe daraus erfolgen während des zweiten Bezugszeitraumes (1.1.2026 bis 31.12.2030).

Rechtliche Einschätzung:

Die Auftragsvergabe (= Zeitpunkt der Zuschlagserteilung) fällt hier **in den zweiten Bezugszeitraum, da in diesem der Abruf aus der Rahmenvereinbarung getätigt wurde.** Die beschafften, eingesetzten bzw nachgerüsteten Fahrzeuge sind daher vom Auftraggeber bei der Berechnung der Gesamtanzahl und der Mindestquote **für den zweiten Beschaffungszeitraum zu berücksichtigen.** Dass die Rahmenvereinbarung während des ersten Bezugszeitraumes abgeschlossen wurde, ist für die Berechnung **irrelevant.**

Praxisbeispiele: Zurechnung (2/2)



Sachverhalt: Lieferengpässe

Ein öffentlicher Auftraggeber erteilt am 1.4.2022 im Rahmen eines Vergabeverfahrens, welches nach dem 2.8.2021 bekanntgemacht wurde, den Auftrag zur Lieferung von 10 Elektroautos (Netto-Auftragswert > EUR 215.000,--). Aufgrund von Lieferengpässen ist es dem Unternehmen jedoch nicht möglich, die Fahrzeuge vor dem 1.1.2026 anzuliefern.

Rechtliche Einschätzung:

Die Auftragsvergabe (= Zeitpunkt der Zuschlagserteilung) fällt in diesem Beispiel in den ersten Bezugszeitraum. Die beschafften Elektroautos können daher vom Auftraggeber bei der Berechnung der Gesamtanzahl und der Mindestquote **für den ersten Bezugszeitraum berücksichtigt werden**. Dass die beauftragten Fahrzeuge **aufgrund von Lieferengpässen erst viel später geliefert werden können, ist hingegen für die Be- und Zurechnung belanglos**.

Erfasste Aufträge § 3 SFBG („Beschaffung“)



Vom **Geltungsbereich** des SFBG umfasst sind

- **Lieferaufträge von Straßenfahrzeugen** (Kauf, Leasing, Miete, Ratenkauf) im **Oberschwellenbereich*** („Beschaffung“) sowie
- Dienstleistungsaufträge über die **Nachrüstung von Straßenfahrzeugen** zu sauberen Straßenfahrzeugen sowie die sonstige Nachrüstung
 - bei den Nachrüstungen bestehen keine wertmäßigen Mindestschwellen
 - die Nachrüstung kann im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages erfolgen (Z 4 leg cit) oder durch eigene Mittel (etwa in einer eigenen Werkstätte, „*sonstige Nachrüstung*“) (Z 5 leg cit)

* Bei Liefer- und Dienstleistungsaufträgen in klassischen Bereich liegt der EU-Schwellenwert bei **EUR 215.000,-- (exkl USt)**. Aufträge unterhalb dieser Wertgrenze fallen in den „*Unterschwellenbereich*“ und sind **nicht** vom Anwendungsbereich des SFBG umfasst.

Erfasste Aufträge § 3 SFBG („Einsatz“)



Vom **Geltungsbereich** des SFBG sind weiters umfasst

- Beauftragungen von **Dienstleistungen und/oder Konzessionen** über die **Erbringung von ÖPNV** mit geschätztem **Jahresdurchschnittswert von mindestens EUR 1 Mio** [exkl USt] aufweist **oder** eine jährliche Personenverkehrsleistung von **mindestens 300.000 km** sowie (Z 2)
- Beauftragungen von im Anhang II des SFBG taxativ genannten **Dienstleistungen** im **Oberschwellenbereich** (zB Abholung von **Siedlungsabfällen, Post- und Paketzustellung**) (Z3)
 - Bei diesen Dienstleistungen gelangen typischerweise **Straßenfahrzeuge durch den Auftragnehmer „zum Einsatz“**

Überbindung der Pflichten



- Beim **Einsatz** von Straßenfahrzeugen:
 - **Überbindung der Pflichten** des öffentlichen Auftraggebers (Einhaltung der jeweiligen Mindestquoten) **auf die jeweiligen privaten Dienstleister** (zB Dienstleister für die Abholung von Siedlungsabfällen oder für die Post- und Paketzustellung)
 - **Vertragliche Verpflichtung** des Auftragnehmers (Müllabfuhr, Post) zum **Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge** → relevant sind die bei der Erbringung der Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge, nicht der gesamte Fuhrpark des Auftragnehmers
 - Die durch den „Einsatz“ verwendeten Straßenfahrzeuge sind beim **gesetzlichen Mindestanteil des Auftraggebers** anzurechnen

Praxisbeispiel: Überbindung der Pflichten



Ausgangslage:

Ein öffentlicher Auftraggeber nimmt in Aussicht, bestimmte in Anhang II des SFBG angeführte Verkehrsdienstleistungen an einen anderen öffentlichen Auftraggeber zu vergeben (zB an die Österreichische Postbus AG).

Was ist rechtlich zu beachten?

Nach den Bestimmungen des SFBG ist einerseits die **Österreichische Postbus AG** im Hinblick auf ihren eigenen Fuhrpark verpflichtet, die entsprechenden **Mindestanteile beim Einkauf ihrer Fahrzeuge einzuhalten** („Beschaffung“ im Rahmen der „Eigenpflicht“). Andererseits wäre sie im Auftragsfall für einen anderen öffentlichen Auftraggeber auf vertraglicher Basis zu verpflichten, die **saubere Quote beim Einsatz dieser Fahrzeuge einzuhalten** („Vertragspflicht“), um wiederum ihrem Vertragspartner (= öffentlicher Auftraggeber) die Erfüllung seiner „Eigenpflicht“ (Einhaltung des Mindestanteils beim Einsatz der Fahrzeuge) zu ermöglichen.

EXKURS: Richtlinienkonforme Umsetzung von § 3 Z 2 SFBG? (1/2)



- **Diskrepanz:** zwischen Art 3 Abs 1 lit b **CVD** und § 3 Z 2 **SFBG im Wortlaut**
- **Art 3 Abs 1 lit b CVD:** Anwendungsbereich: **öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der PSO-VO**, die (1) die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße (2) über einen von den Mitgliedstaaten festzulegenden Schwellenwert hinaus zum Gegenstand haben, der den in Artikel 5 Absatz 4 jener Verordnung festgelegten Schwellenwert (= geschätzter Jahresdurchschnittswert von weniger als EUR 1.000.000 oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km) nicht übersteigt
- **§ 3 Z 2 SFBG:** Anwendungsbereich: **Vergabe von Dienstleistungskonzessionsverträgen gemäß § 6 BVergGKonz 2018 und Dienstleistungsaufträgen gemäß § 7 BVergG 2018**, die (1) jeweils die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße zum Gegenstand haben und (2) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert mindestens EUR 1.000.000 beträgt oder die eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von mindestens 300 000 km aufweisen

EXKURS: Richtlinienkonforme Umsetzung von § 3 Z 2 SFBG? (2/2)



Ergebnis:

- Betreffend nicht wortidentische Umsetzung → **Klarstellung** in den erläuternden Bemerkungen zum SFBG (EBRV 69 BlgNR XXVI GP 22):
 - **Keine Inhaltliche Abweichung** des SFBG zur CVD
 - **Dienstleistungsaufträge im Sinne der PSO-VO im Anwendungsbereich der CVD** sind nicht alle Dienstleistungsaufträge gemäß Art 2 lit i der PSO-VO, sondern eben **nur jene, die im Rahmen eines** (wettbewerblichen) **Vergabeverfahrens vergeben werden** (etwa nach den Vergabe-RL [RL 2014/24/EU bzw RL 2014/25/EU]).
 - → Ergebnis: **richtlinienkonformen Umsetzung des SFBG** (gemäß dem österreichischen Gesetzgeber); endgültige Würdigung obliegt dem EuGH
 - Öffentliche Auftraggeber können auf eine rechtliche Herleitung im Begründungsfall verweisen



Stichpunkt 2.8.2021

- Erfasst sind alle Aufträge bei denen der **Aufruf zum Wettbewerb nach dem 2.8.2021** erfolgt ist (Tag der Absendung der Bekanntmachung oder Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes)
- **Nicht erfasst** sind Auftragsvergaben mit einer Zuschlagserteilung nach dem 2.8.2021, bei denen das Vergabeverfahren vor dem 2.8.2021 bekanntgemacht oder eingeleitet wurde
- **Rahmenvereinbarungen:** Wurde das Vergabeverfahren zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung vor dem 2.8.2021 bekanntgemacht oder eingeleitet, unterliegen darauf basierende Leistungsabrufe **nicht** dem SFBG

Praxisbeispiel: „Alt-Rahmenvereinbarung“



Ausgangslage:

Ein öffentlicher Auftraggeber führte zur Beschaffung von Straßenfahrzeugen ein Vergabeverfahren zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung durch, dessen Einleitung bzw Bekanntmachung vor dem 2.8.2021 erfolgte. Die Rahmenvereinbarung wurde dabei für eine Laufzeit von 8 Jahren abgeschlossen.

Rechtliche Einschätzung:

- Es liegt ein sogenannte „(Alt-)Rahmenvereinbarung“ vor (Einleitung bzw Bekanntmachung des Vergabeverfahrens erfolgte vor dem 2.8.2021)
- Leistungsabrufe auf Basis der (Alt-)Rahmenvereinbarung sind **nicht** vom Geltungsbereich des SFBG erfasst
- mangels rechtzeitiger Anfechtung ist die Rahmenvereinbarung mit einer - unter Umständen vergaberechtswidrigen langen - Laufzeit (8 Jahre) **bestandfest** (und grundsätzlich unanfechtbar) geworden



Sonderfall: Rollierende Erneuerung des Fuhrparks

- Unter „*rollierender Erneuerung*“ versteht man den **periodischen Austausch der Fahrzeuge eines bestehenden Fuhrparks**
- 2 Problemfelder:
 - (1) Umgang mit bestehenden Verträgen?
 - (2) Welchen Bezugszeitraum ist die jeweilige Erneuerung zuzurechnen?

Bestehende (Alt-)Verträge (1/2)



- Erfolgte die Zuschlagserteilung für einen bereits bestehenden Dienstleistungsvertrag, samt einer darin befindlichen vertraglichen Regelung für eine allfällige rollierende Erneuerung,
 - (1) **vor Ablauf des 2.8.2021** bzw
 - (2) ist die **Zuschlagserteilung aufgrund eines Abrufs aus einer Alt-Rahmenvereinbarung** ergangen,
 - Anwendungsbereich des SFBG nicht eröffnet
 - und eine dort **bereits geregelte (unveränderte) rollierende Erneuerung** in der Folge für die Berechnung der Gesamtanzahl und der Mindestanteile nach dem SFBG **nicht von Relevanz**
 - dies unabhängig davon, ob die tatsächliche Erneuerung der Straßenfahrzeuge nach dem 2.8.2021 erfolgt ist

Bestehende (Alt-)Verträge (2/2)



- **Andere Beurteilung:** Dienstleister = öffentlicher AG und beschafft in einem unabhängigen Vergabeverfahren (Bekanntmachung nach dem 2.8.2021) Straßenfahrzeuge für eine bereits vor dem 3.8.2021 (unverändert) geregelte „rollierende Erneuerung“ (zB Beschaffung eines neuen „sauberen“ Busses, um einen im Rahmen des (Alt-)Vertrages eingesetzten „nicht sauberen“ Bus zu ersetzen)
 - Berücksichtigung der neu beschafften Fahrzeuge zumindest für die Berechnung der Gesamtanzahl und der Mindestanteile des beschaffenden Auftraggebers (Auftraggeber der die Dienstleistung erbringt)
 - **Achtung:** (1) **Keine anteilmäßige Berechnung** der Mindestquoten bei einer **unterjährige Beschaffung** (2) **keine anteilmäßige Berechnung** (bzw Reduzierung) der Mindestquote (im Sinne einer aliquoten Betrachtung des tatsächlichen Einsatzzeitraums bzw der **tatsächlich gefahrenen Kilometer**)

Quotenerfüllung bei rollierendem Fahrzeugwechsel?



Ausgangslage:

Anfangs hoher Anteil herkömmlich betriebener Straßenfahrzeuge; dieser nimmt durch **sukzessiven Ersatz** durch „saubere“ Straßenfahrzeuge ab.

→ **Keine klare gesetzliche Antwort** auf die Frage der Quotenerfüllung

- Grundsätzlich **keine zeitanteilige Berechnung** der Quote und **auch keine Berechnung der Mindestquote nach Einsatzzeit**

→ **Sachgerechter Lösungsansatz:**

- **Zeitanteilige Berücksichtigung** bei Fahrzeuge mit „**Statusänderung**“ („herkömmlicher Antrieb“ wird „sauberer Antrieb“) und bei entsprechend zeitlich klarer Vorgabe im Vertrag (für diese Auslegung spricht: auch Berücksichtigung von Nachrüstungen von Fahrzeugen)
- Alternativ: Addition aller geplanten eingesetzten Fahrzeuge und Berechnung der Quote „sauberer“ Fahrzeuge daraus → **Nachteil: unsachliche Quotenverzerrung**

Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ (EBIN)



- **Ziel:** Beschleunigung der Flottenumstellung und die Angebotserweiterung auf emissionsfreie Busse in Österreich
- **Fördervoraussetzung:** Vorhaben ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht oder nicht im notwendigen Umfang durchführbar. **Weiters:** Förderung muss **Anreizeffekt** aufweisen (Verhaltensänderung des Förderempfängers und Aufnahme zusätzlicher Tätigkeiten, die sie ohne die Förderung nicht, nur in geringerem Umfang oder auf andere Weise ausüben würden)
- **Fördergegenstand:** (1) **Anschaffung emissionsfreier Busse** (Batteriebusse, O-Busse, H2-Busse) und (2) **Errichtung notwendiger Infrastruktur** (Lade-, Oberleitungs- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur)
- **Fördergewährung** im Wege eines **wettbewerblichen Verfahrens**
- Förderung ist als **Investitionszuschuss** ausgestaltet
- **Kritisch:** **ausreichende Finanzausweisungen** um das SFBG faktisch bzw flächendeckend umsetzen zu können? (kein Rechtsanspruch auf Fördermittel; Förderung umfasst nicht gesamten Bezugszeitraum)



- Bei **Nichterfüllung** einer oder mehrerer **Mindestanteile** gemäß § 5 SFBG

→ Erfüllung der Mindestanteile an sauberen Straßenfahrzeuge in jeder Fahrzeugkategorie (Pkw, Lkw, Busse) erforderlich

- Verhängung der Geldbuße erfolgt durch die **zuständige Bezirksverwaltungsbehörde** (BVB)
- **Geldbuße = verschuldensunabhängig**
- Bei „**Übererfüllung**“ eines Mindestanteils für eine der Fahrzeugkategorien
→ Keine Kompensation eines nicht erfüllten Mindestanteils einer anderen Fahrzeugkategorie
- **Ziel der Geldbuße:**
 - (1) **Ausgleich des wirtschaftlichen Vorteils** (höhere Anschaffungskosten für „**saubere**“ Straßenfahrzeuge als für nicht saubere Straßenfahrzeuge)
 - (2) **Ausgleich für Emissionsdifferenzen** (**externe Umweltkosten**: höhere Emissionswerte eines Fahrzeuges mit klassischem Verbrennungsmotor)

Bemessung der Geldbuße (1/2)



- Geldbuße soll **wirksam, angemessen** und **abschreckend** sein
- **Ermessensentscheidung** der BVB (Zwingend zu berücksichtigen: Umstände des Einzelfalls und der Kontext der Zuwiderhandlung [Vorgangsweise des Auftraggebers: verschuldete oder unverschuldete Verzögerungen])
- Berücksichtigung der **Erschwerungsgründe- und Milderungsgründe** gemäß § 5 Verbandverantwortlichkeitsgesetz (zB Schadenshöhe)
- **Höchstgrenze**: keine betragsmäßig fixe Begrenzung
 - berechnet sich nach dem **Grad der Unterschreitung** des jeweiligen Mindestanteils
 - für jedes beschaffte bzw eingesetzte nicht saubere Straßenfahrzeug, an dessen Stelle ein sauberes Straßenfahrzeug beschafft bzw eingesetzt werden hätte müssen, um den jeweiligen Mindestanteil zu erreichen, setzt das SFBG einen **bestimmten Betrag** an:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• EUR 25.000,-- für PKW• EUR 125.000,-- für LKW | <ul style="list-style-type: none">• EUR 125.000,-- für Busse• EUR 225.000,-- für emissionsfreie Busse |
|--|--|

Bemessung der Geldbuße (2/2)



Praxisbeispiel:

Beschafft die Auftraggeberin im 1. Bezugszeitraum 20 Lkw, müssen 10% davon sauber sein (somit zumindest 2 Lkw). Hat die Auftraggeberin nur 1 sauberen LKW beschafft und damit den Mindestanteil um 1 sauberen LKW verfehlt, ergibt sich eine **Höchstgrenze der Geldbuße** von EUR 125.000,--.

- **Ausnahme: Keine Geldbuße**, wenn **technische Gründe** die Erfüllung der Aufgabe des Auftraggebers mit sauberen Straßenfahrzeugen ausschließen
- **Allerdings kein Entfall der Geldbuße**: Bei der Notwendigkeit von Umstellungen betrieblicher Abläufe bedingt durch den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge (zB bei höheren Anschaffungs- und/oder Betriebskosten von sauberen Straßenfahrzeugen; besondere Ladeinfrastruktur)



Wird ein Bußgeld auch bei Verzögerungen im Vergabeverfahren aufgrund eines Nachprüfungsverfahrens verhängt?

- Eingeleitetes Nachprüfungsverfahren ist **kein Strafausschließungsgrund** (gemäß § 9 SFBG)
- Bei der Planung der Ausschreibung: Öffentlicher AG hat ausreichende **Zeitpolster** für allfällige Verzögerungen durch Kontrollverfahren einzukalkulieren (vgl BVA 21.5.2008, N/0054-BVA/13/2008-9) → Verzögerungen liegen in der **Verantwortungssphäre des öffentlichen AG**
- Andere Beurteilung im Einzelfall bei besonderen „**Härtefällen**“ (zB Erforderlichkeit einer Not- oder Interimsvergabe und des im Rahmen der Notvergabe Nichterfüllen der erforderlichen Quote)

Bußgeld bei fehlender / eingeschränkter Einsetzbarkeit?

- Stehen **technische Gründe** einer Beschaffung / Einsatz von „**sauberen**“ Fahrzeugen entgegen, wird von der Verhängung einer Geldstrafe abgesehen werden (Technische Probleme **nach** der erfolgten Lieferung sind hingegen nicht vom Ausnahmetatbestand umfasst)

Ausgewählte Sonderfragen zum Bußgeld (2/3)



Bußgeld bei fehlender Lieferbarkeit von „sauberen“ Fahrzeugen?

- Maßgeblich ist der **Zeitpunkt der Zuschlagserteilung** (= Zustandekommen des Vertrages) und somit der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses
- Zeitpunkt wann die Straßenfahrzeuge tatsächlich geliefert werden, ist für Zurechnung zu einem Bezugszeitraum nicht ausschlaggebend
→ Allfällige **Lieferschwierigkeiten** sind damit nicht ausschlaggebend

Bußgeld bei unzureichender Förderung durch den Bund?

- Pflicht zu Erfüllung der Mindestquote an „**sauberen**“ Fahrzeugen
- **Unzureichende finanzielle Mittel** (etwa aufgrund unzureichender Förderung durch den Bund) oder eine verspätete aufsichtsbehördliche Mittelfreigabe ist für die **Verhängung der Geldbuße unerheblich.**

Ausgewählte Sonderfragen zum Bußgeld (3/3)



Wechselwirkung zwischen Rückforderung aus dem EBIN-Förderprogramm und Verhängung einer zusätzlichen Geldbuße?

- **Zurückzahlung von Förderungen bei Nichteinhaltung des Fördervertrages (→ Vertragsverletzung)**
 - Verstöße gegen Melde- und Berichtspflichten
 - Widmungswidrige Verwendung
 - Be- oder Verhinderung von Kontrollmaßnahmen
- **Verhängung der Geldbuße bei Nichterfüllung der festgesetzten Mindestquote an „sauberen“ Fahrzeugen (→ Verletzung der gesetzlichen Vorgaben)**

→ **Keine Konkurrenz** beider „Sanktionen“

Erfassungsgemeinschaften (EG)



- **Zusammenschluss von**
 - **mindestens** zwei Auftraggebern,
 - die zumindest für einen **ganzen** Beschaffungszeitraum
 - die gemeinsame Erreichung von **einem oder mehreren** Mindestanteilen vereinbaren → eine EG kann auch nur hinsichtlich sauberer leichter Straßenfahrzeuge eingegangen werden
- EG = zivilrechtliche Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren öffentlichen Auftraggebern (keine Anforderungen hinsichtlich einer bestimmten (Rechts-)Form; in der Regel: EG als GesbR zu qualifizieren)
- Exklusivität: Ein Auftraggeber kann in einem Bezugszeitraum **für einen Fahrzeugtyp nur Partei einer EG** sein → ein öffentlicher (Sektoren-)Auftraggeber kann daher zur Erreichung des Mindestanteils an sauberen leichten Straßenfahrzeugen („Pkw“) **nicht Partei** zwei Erfassungsgemeinschaften sein. Eine „Mehrfachverwertung“ von sauberen Straßenfahrzeugen soll damit verhindert werden.
- Die EG muss **vor dem Ende** des betreffenden Bezugszeitraumes vereinbart worden sein (§ 5 Abs 2 SFBG)

Erfassungsgemeinschaften (EG)



- **Vorteil einer EG:** alle Parteien einer Erfassungsgemeinschaft müssen die Erfüllung der Mindestquoten gemeinsam nachweisen können, auch wenn eine einzelne Partei - gesondert für sich betrachtet - den Mindestanteil nicht erreicht.
- Eine EG **ermöglicht den gemeinschaftlichen Nachweis** der Erreichung der Mindestquoten (→ keine „Beschaffungsgemeinschaft“). Die Verpflichtung zum Erreichen der Mindestanteile **verbleibt jedoch jedem Auftraggeber selbst** (§ 5 Abs 1 und § 9 Abs 1 SFBG)
- Sollte ein **kollektiver Nachweis** der Mindestanteile für einen Bezugszeitraum im Rahmen der Erfassungsgemeinschaft **nicht gelingen**, so hat die BVB **über jeden öffentlichen (Sektoren-)Auftraggeber als Partei** der Erfassungsgemeinschaft einzeln, der einen der in § 5 SFBG genannten Mindestanteile in einem Bezugszeitraum nicht erreicht, ein **Bußgeld zu verhängen**. Anders ausgedrückt: Eine Geldbuße wird ausschließlich über jene Partei einer Erfassungsgemeinschaft verhängt, welche individuell betrachtet die Erfüllung der Mindestanteile nicht sicherstellen kann (keine Solidarhaftung der EG).

Praxisbeispiel: Erfassungsgemeinschaften



Ausgangslage

Im ersten Bezugszeitraum plant Auftraggeber X 10 Busse zu beschaffen, Auftraggeber Y plant 25 Busse zu beschaffen.

Erfüllung der Quote pro öffentlicher Auftraggeber?

Auftraggeber X muss dabei 5 saubere Busse beschaffen (Mindestanteil von 45 % unter Berücksichtigung des Verbots von Abrundungen), Auftraggeber Y muss 12 saubere Busse beschaffen. Die Hälfte der sauberen Busse müssen jeweils Nullemissionsfahrzeuge sein.

Vorteil einer Erfassungsgemeinschaft

Bilden die beiden Auftraggeber eine Erfassungsgemeinschaft, müssen sie somit zusammen nur 16 saubere Busse (davon 8 emissionsfreie Busse) beschaffen.

Berichtspflichten



- Nach Ende eines jeden Bezugszeitraumes
 - **Jeder Auftraggeber**, der Straßenfahrzeuge beschafft bzw eingesetzt hat (oder bei dem eine Änderung im Fuhrpark infolge einer Nachrüstung wirksam wurde), hat **bis zum 10. Februar** (des Jahres 2026, 2031 etc) einen Bericht gemäß Anhang III zu erstatten (§ 7 Abs 2 SFBG)
- **Drei-Jahres-Berichte** (§ 7 Abs 1 SFBG)
 - **Jeder Auftraggeber**, der in den jeweils vorangehenden drei Jahren Straßenfahrzeuge beschafft bzw eingesetzt hat (oder bei dem eine Änderung im Fuhrpark infolge einer Nachrüstung wirksam wurde), hat **bis zum 10. Februar** einen Bericht gemäß Anhang III zu übermitteln
 - **Erstmals** ist ein Bericht am 10. Februar **2029** für die vorangegangenen drei Jahre zu übermitteln, danach alle drei Jahre
- **Adressaten**: Berichte sind an BMJ (im Vollziehungsbereich des Bundes) bzw an LH (im Vollziehungsbereich des Landes) zu erstatten
- Berichte dienen (1) der **Kontrolle** über die Einhaltung der Verpflichtungen nach dem SFBG und (2) als **Grundlage für die Berichterstattung** an die Europäische Kommission gemäß der Clean Vehicle Direktive (CVD)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



Mag. Berthold Hofbauer
Rechtsanwalt/Partner

Heid und Partner Rechtsanwälte GmbH **E-Mail:** office@heid-partner.at **Internet:** www.heid-partner.at

Kanzleisitz:

1030 Wien, Kundmanngasse 21
Tel: +43 (0)1 9669 786, Fax: +43 (0)1 9669 790

Niederlassung

6020 Innsbruck, Maria-Theresien-Straße 24

Sprechstelle

6372 Oberndorf in Tirol, Knappenweg 18
9020 Klagenfurt, Kohldorferstraße 55



 **HEID & PARTNER**
DIE LEBENSZYKLUS-KANZLEI