



# 10 Spezifikationen für die Beschaffung von Fahrzeugen, Verkehrsdienstleistungen, Reifen/Mobilität

Die folgenden Spezifikationen zielen im Wesentlichen darauf ab, dass die öffentliche Hand vornehmlich reine Elektrofahrzeuge (Battery Electric Vehicle, BEV) oder reine Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeuge (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV)<sup>113</sup> beschafft und nur dort, wo dies nicht möglich ist, auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zurückgreift. Letztere sollen allerdings – auch das stellen die Spezifikationen sicher – besonders wenig CO<sub>2</sub> emittieren. Die Spezifikationen gelten für die Beschaffung von Personenkraftwagen (PKW), leichten Nutzfahr-

zeugen (LNF), Bussen, Bus- und Abfallsammeldienstleistungen sowie Reifen. Die folgenden Spezifikationen verstehen sich als Zusatz zu den Regelungen der Clean Vehicles Directive (CVD)<sup>114</sup>. Sie gelten nur für Fahrzeuge, für die auch die CVD gilt<sup>115</sup>. Für Einsatzfahrzeuge und andere Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes bzw. sicherheitspolizeilichen Bereichs sowie für Fahrzeuge des Bundesheeres, für die zum Teil die Anforderungen der CVD gelten, gelten die nachfolgenden Anforderungen des naBe-Aktionsplans nicht.

113 Der Begriff „reine“ bezieht sich darauf, dass die Fahrzeuge ausschließlich über Strom oder Wasserstoff betrieben werden.

114 Richtlinie (EU) 2019/1161 des EU Parlaments und des Rates vom 20.06.2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. ABl. Nr. L 118 vom 12.07.2019, S. 116

115 Folgende Fahrzeuge unterliegen nicht der CVD bzw. können von den Mitgliedstaaten ausgenommen werden:

- land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge, zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge, Quads, Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen konstruiert und gebaut wurden,
- Kettenfahrzeuge,
- Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte konstruiert, gebaut oder dafür angepasst wurden,
- Fahrzeuge, die für den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte konstruiert, gebaut oder dafür angepasst wurden,
- Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Kraftfahrzeug Fahrgestell montierte Maschinen sind (z. B. Fahrzeuge des Straßendienstes wie Schneepflüge),
- Krankenträger, Leichenwagen, rollstuhlgerechte Fahrzeuge der Klasse M1, Mobilkräne und
- Busse (der Klasse M3) mit sehr geringem oder keinem Bereich für stehende Fahrgäste (z. B. Reisebusse, Busse für den Schülertransport, Busse, die typischer Weise im Überlandverkehr eingesetzt werden).



### Empfehlung:

- Vor der Beschaffung von Fahrzeugen und insbesondere bei einem nicht täglichen Gebrauch sollte die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote wie etwa (E-)Carsharing oder anderer Services geprüft werden. Damit sollen nicht zwingende Neubeschaffungen vermieden werden.
- Bei überwiegender Nutzung des Fahrzeugs für kurze Wegdistanzen (bis zu 10 km) ist die Eignung aktiver Mobilitätsformen wie (Lasten-)Fahrräder, Pedelecs oder Zufußgehen zu prüfen. Die für (Lasten-)Fahrräder und Pedelecs notwendigen Rahmenbedingungen und Infrastrukturen sollten geschaffen werden.
- Bei der Beschaffung der Straßenfahrzeuge, die nicht unter die Quote für BEV/FCEV fallen (Siehe Tab. 34), sollen die Total-Costs-of-Ownership (TCO) bzw. die Kosten, die dem öffentlichen Auftraggeber bei dem Erwerb, der Nutzung und Entsorgung entstehen, berücksichtigt werden<sup>116</sup>. Nach Möglichkeit sind dabei auch die externen Kosten für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen (NO<sub>x</sub>, NMHC, Partikel) zu berücksichtigen.
- Je kleiner und leichter das zu beschaffende Straßenfahrzeug ist, desto geringer sind i. d. R. die Umweltbelastungen im Lebensweg. Daher sollte vor der Beschaffung von Straßenfahrzeugen geprüft werden, ob der Bedarf auch mit einem Fahrzeug einer kleineren Fahrzeugklasse erfüllt werden kann.
- Plug-in-Hybride (PHEV) verbrauchen im konventionellen Betrieb (ohne Nachladen) in der Regel mehr als vergleichbare konventionelle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Daher sollte nach Möglichkeit immer der Elektroantrieb genutzt und das Fahrzeug nach jeder Fahrt nachgeladen werden.
- Es wird empfohlen, Elektrofahrzeuge (BEV) ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen und Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeuge (FCEV) ausschließlich mit Wasserstoff zu betreiben, der aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Nur so können die Umweltbelastungen deutlich verringert werden (Siehe naBe-Kriterien für Strom).
- Die Fahrweise beeinflusst den Treibstoff- bzw. Energieverbrauch<sup>117</sup> wesentlich. Daher wird empfohlen, die Fahrer/innen von Fahrzeugen regelmäßig (mind. alle 5 Jahre) an Sprit- bzw. Energiespartrainings<sup>118</sup> teilnehmen zu lassen, die von qualifizierten Fahrlehrer/innen oder Instruktoren<sup>119</sup> durchgeführt werden.

<sup>116</sup> Zu berücksichtigen sind jedenfalls der Preis bzw. die Finanzierung, der Kraftstoffverbrauch, die Wartung, die Reifen und der Restwert.

<sup>117</sup> Durch Spritspar- oder EcoDriving Trainings kann der Treibstoffverbrauch durchschnittlich um 15 % gesenkt werden.

<sup>118</sup> Im Rahmen des klimaaktiv-mobil-Programms „EcoDriving Austria“ des BMK wurden mehr als 1.500 Fahrlehrer und Instruktoren zu Spritspartrainern (Pkw als auch Lkw/Bus) ausgebildet und zertifiziert. Nähere Informationen zu EcoDriving Trainings finden Sie hier [www.klimaaktiv.at](http://www.klimaaktiv.at)

<sup>119</sup> Qualifizierte Fahrlehrer/innen und Instruktoren sind solche, die seit mind. 3 Jahren die Lenkerberechtigung besitzen, die über einschlägige Erfahrung als Ausbilder im Verkehrsbereich verfügen und die an einem mehrtägigen Lehrgang mit theoretischem und praktischem Teil zum Energie- bzw. Spritsparen teilgenommen und diesen erfolgreich abgeschlossen haben.

## 10.1 PKW und LNF

Laut CVD dürfen mind. 38,5 % der Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> und N<sub>1</sub><sup>120</sup>, die über ab dem 2.8.2021 eingeleitete Vergabeverfahren beschafft werden, max. 50 g

CO<sub>2</sub>/km emittieren (bis 31.12.2025) bzw. max. 0 g CO<sub>2</sub>/km (ab 01.01.2026). Die folgenden Anforderungen gelten ergänzend zu den Anforderungen der CVD.



### Verpflichtend zu berücksichtigende Anforderung:

Im Zeitraum 2021 bis 2026 müssen die neu beschafften PKW und LNF (Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub>), für die die nachfolgenden Anforderungen zutreffen, zu einem Mindestanteil aus reinen Elektrofahrzeugen (BEV)<sup>121</sup> oder reinen Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeugen (FCEV)<sup>122</sup> bestehen:

1. Die tägliche Fahrstrecke beträgt in der Regel nicht mehr als 160 km beim PKW und 80 km beim LNF.
2. Das regelmäßige Aufladen des Fahrzeugs ist gewährleistet, etwa indem die Fahrt an Orten beendet wird, an denen eine Lademöglichkeit besteht oder indem eine Lademöglichkeit während der Fahrt besteht und genutzt werden kann.
3. Ein elektrobetriebenes Fahrzeug ist in der betriebsbedingt erforderlichen Größe oder Ausstattung verfügbar.

Der Mindestanteil der neu beschafften Fahrzeuge, bei denen die oben genannten Anforderungen zutreffen, muss aus BEV und FCEV (ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 0 g/km) bestehen. Dieser Mindestanteil ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tab. 33

Jahr/Zeitraum	2021	2022 – 2026
Bundesministerien einschließlich der nachgeordneten Dienststellen	15%	100 %

*\*Die Anforderung ist so zu berücksichtigen, dass sie keinen Widerspruch zur CVD darstellt. Die CVD fordert, dass bei Beschaffungsverfahren, die ab 2.8.2021 eingeleitet werden, der Mindestanteil der sauberen Fahrzeuge (das sind Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub> Ausstoß von max. 50 g/km) 38,5 % beträgt.*

Trifft eine der oben genannten Anforderungen nicht zu, so ist ein Fahrzeug mit Elektro-Mischantrieb (z. B. Plug-in-Hybrid oder Range Extender) zu beschaffen, wenn es in der erforderlichen Größe oder Ausstattung verfügbar und die Beschaffung wirtschaftlich vertretbar ist. Für den Fall, dass ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor beschafft wird, also auch für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektro-Mischantrieb, muss eine Begründung dokumentiert und vom Beschaffungsverantwortlichen genehmigt werden. Ein Formblatt für diese Begründung ist in Tab. 38 dargestellt.

**Ab dem Jahr 2027** müssen sämtliche beschaffte PKW und LNF aus BEV und FCEV bestehen. Ausnahmen sind nur dann möglich, wenn für einzelne Fahrzeuge mit speziellem Einsatzzweck, Fahrzeuge aus BEV und FCEV nicht vorhanden oder nicht zweckgemäß sind. Vor der Beschaffung neuer Fahrzeuge ist der bestehende Fuhrpark des jeweiligen öffentlichen Auftraggebers daraufhin zu analysieren, in welchem Ausmaß BEV oder FCEV einsetzbar sind. Zu berücksichtigen sind dabei u. a. die Einsatzdauer der Fahrzeuge und die Streckenprofile<sup>123</sup>.

120 Fahrzeugklasse M1 = Personenkraftwagen; Fahrzeugklasse M2 = Omnibusse - Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5.000 kg; Fahrzeugklasse N1 = Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg.

121 Damit die Umweltbelastung am geringsten ist, sollte der Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammen. Siehe dazu die naBe-Kriterien für Strom.

122 Damit die Umweltbelastung am geringsten ist, sollte der Wasserstoff auf der Basis von erneuerbaren Energiequellen produziert werden.

123 Eine entsprechende Analyse steht bei Abrufen der entsprechenden Fahrzeuge aus einer Rahmenvereinbarung der BBG zur Verfügung.

In der folgenden Abbildung ist dargestellt, in welchen Fällen die oben genannte Quote für reine Elektrofahrzeuge (BEV) oder Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeuge (FCEV) gilt, wann Fahrzeuge mit Mischantrieb (Plug-In-Hybridantrieb, Range-Extender) beschafft werden können und wann Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmo-

tor sind die im Folgenden genannten Grenzwerte für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu berücksichtigen). Die in der Abbildung enthaltenen Kriterien/Fragen sind ausführlicher dargestellt im Formblatt für die Begründung, falls PKW oder LNF mit Verbrennungsmotor oder Mischantrieb (PEHV, REX etc.) beschafft werden müssen (Siehe Tab. 38).

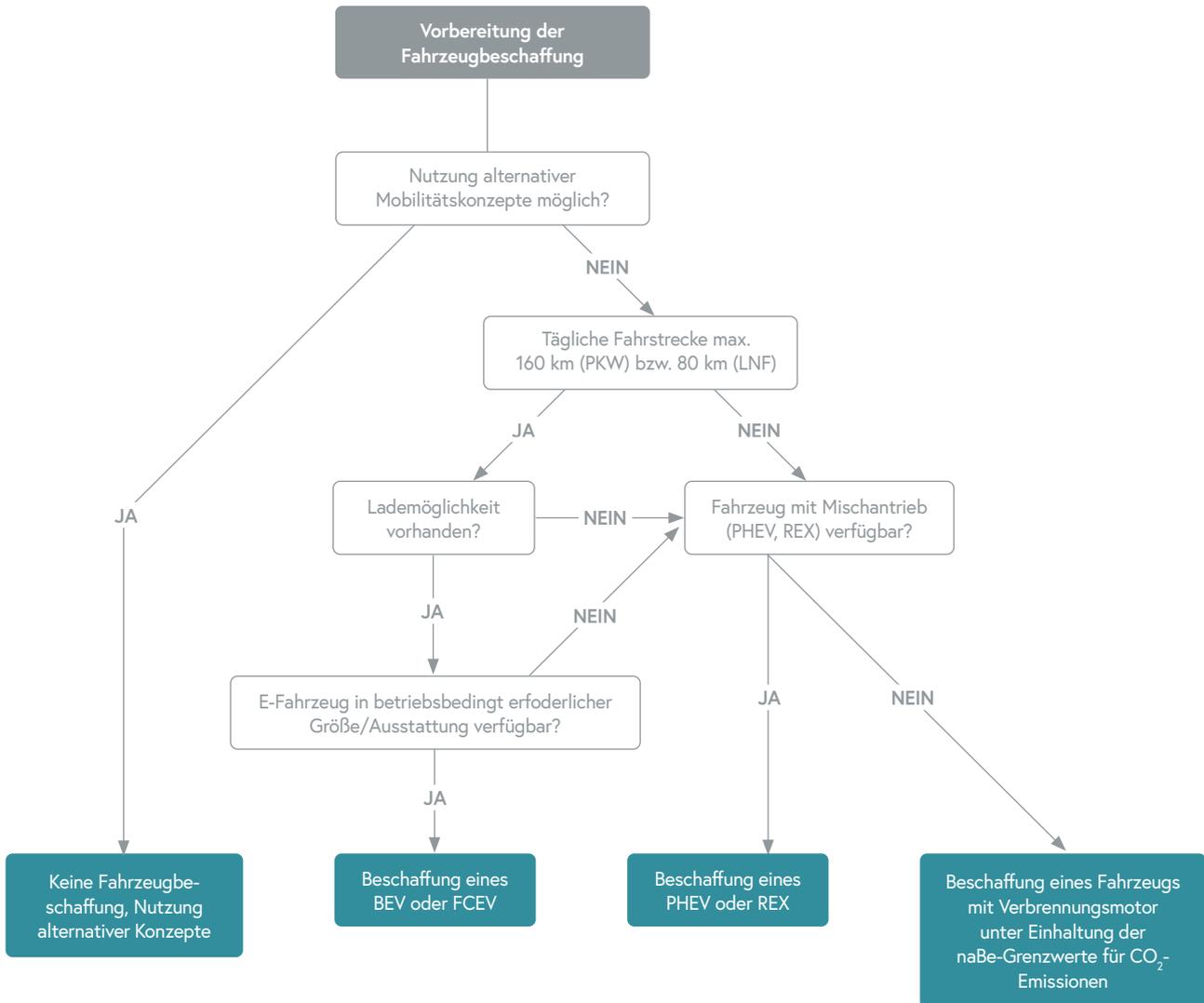


Abb. 1: Entscheidungsbaum für die Wahl des Fahrzeugantriebs (Elektroantrieb und/oder Verbrennungsmotor) bzw. zur Notwendigkeit der Beschaffung



**Verpflichtende technische Spezifikation:** Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß (in g/km) nach WLTP neu beschaffter PKW, die nicht unter die in Tab. 34 genannten Quote fallen, darf folgende Grenzwerte inkl. Ausstattung<sup>130</sup> nicht überschreiten.

Tab. 34: Spezifikationen für die Beschaffung von PKW mit Verbrennungsmotor für den Fall, dass die drei oben genannten Anforderungen nicht zutreffen.

Fahrzeugklasse	Grenzwerte in g/km <sup>133</sup>		
	Max. Gewicht in kg	Ab 2021	Ab 2025
Kleinstwagen	bis 1.000	130	104
Kleinwagen	1.000 – 1.250	135	108
Kompaktwagen	1.250 – 1.500	140	112
Mittelklasse	1.500 – 1.750	150	120
Obere Mittelklasse	1.750 – 1.900	165	132
Oberklasse	ab 1.900	190	144
SUV leicht, 2WD	1.250 – 1.500	135	108
SUV schwer, 2WD	1.500 – 1.750	160	128
SUV leicht, 4WD	1.500 – 1.750	175	140
SUV schwer, 4WD	1.750 – 1.900	180	144
Geländewagen leicht, 4WD	1.500 – 1.750	185	148
Geländewagen mittelschwer, 4WD	1.750 – 1.900	200	160
Geländewagen schwer, 4WD	ab 1.900	220	176
Minivan	1.500 – 1.750	160	128
Großraumvan	ab 1.750	180	144

124 Die Grenzwerte gelten inkl. sämtlicher Ausstattung.

125 Die Grenzwerte ab dem Jahr 2025 sind um 20 % geringer als die Grenzwerte ab dem Jahr 2021.



**Zuschlagskriterium:** Für Fahrzeuge, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß geringer ist als in den technischen Spezifikationen gefordert, sind zusätzliche Punkte zu vergeben.<sup>126</sup> Das Zuschlagskriterium soll mit mind. 15 % gewichtet werden. Ein Angebot mit PKW, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß die folgenden Zielwerte erfüllt, erhält die maximale Punktzahl.

Tab. 35: Spezifikationen für die Beschaffung von PKW mit Verbrennungsmotor für den Fall, dass die drei oben genannten Anforderungen nicht zutreffen.

Fahrzeugklasse	Zielwerte in g/km <sup>127</sup>		
	Max. Gewicht in kg	Ab 2021	Ab 2025
Kleinstwagen	bis 1.000	115	92
Kleinwagen	1.000 – 1.250	120	96
Kompaktwagen	1.250 – 1.500	125	100
Mittelklasse	1.500 – 1.750	135	108
Obere Mittelklasse	1.750 – 1.900	150	120
Oberklasse	ab 1.900	160	128
SUV leicht, 2WD	1.250 – 1.500	125	100
SUV schwer, 2WD	1.500 – 1.750	135	108
SUV leicht, 4WD	1.500 – 1.750	125	100
SUV schwer, 4WD	1.750 – 1.900	135	108
Geländewagen leicht, 4WD	1.500 – 1.750	180	144
Geländewagen mittelschwer, 4WD	1.750 – 1.900	180	144
Geländewagen schwer, 4WD	ab 1.900	180	144
Minivan	1.500 – 1.750	125	100
Großraumvan	ab 1.750	160	128

<sup>126</sup> Ein Angebot mit Fahrzeugen, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß dem Grenzwert entspricht, erhält 0 Punkte. Ein Angebot mit Fahrzeugen, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß dem Zielwert entspricht, erhält die volle Punktzahl. Je nachdem, wie schnell der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von PKW in den nächsten Jahren reduziert wird, kann es zukünftig sinnvoll sein, den Zielwert in der Ausschreibung weiter zu reduzieren. Zur Ermittlung der Punkte für Fahrzeug-Angebote, deren Emissionen zwischen dem Grenzwert und dem Zielwert liegen, wird linear interpoliert.

<sup>127</sup> Die Zielwerte ab dem Jahr 2025 sind um 20 % geringer als die Zielwerte ab dem Jahr 2021.



**Verpflichtende technische Spezifikation:** Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß (in g/km) neu beschaffter LNF nach WLTP, die nicht unter die in Tab. 33 genannten Quote fallen, darf folgende Grenzwerte nicht überschreiten. **Die Grenzwerte beziehen sich nur auf das Basisfahrzeug inkl. Allradantrieb und berücksichtigen nicht die Emissionen für Sonderausstattung bzw. Aufbauten.**

Tab. 36: Spezifikationen für die Beschaffung von LNF

Klasse, Gruppe, Masse fahrbereit in kg	Grenzwerte in g/km <sup>128</sup>	
	Ab 2021	Ab 2025
N <sup>1</sup> , Gruppe I, ≤ 1.350 kg	135	108
N <sup>1</sup> , Gruppe II, > 1.350 kg und ≤ 1.760 kg	185	148
N <sup>1</sup> , Gruppe IIIa, > 1.760 kg und ≤ 2.000 kg	240	192
N <sup>1</sup> , Gruppe IIIb, > 2.000 kg und ≤ 2.200 kg	290	232
N <sup>1</sup> , Gruppe IIIc, > 2.200 kg	310	248



**Verpflichtendes Zuschlagskriterium:** Für Fahrzeuge, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß geringer ist als in den technischen Spezifikationen gefordert, sind zusätzliche Punkte zu vergeben.<sup>129</sup> Das Zuschlagskriterium soll mit mind. 15 % gewichtet werden. Ein Angebot mit LNF, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß die folgenden Zielwerte erfüllt, erhält die maximale Punktzahl.

Tab. 37: Zuschlagskriterien für die Beschaffung von LNF

Klasse, Gruppe, Masse fahrbereit in kg	Zielwerte in g/km <sup>130</sup>	
	Ab 2021	Ab 2025
N <sup>1</sup> , Gruppe I, ≤ 1.350 kg	130	104
N <sup>1</sup> , Gruppe II, > 1.350 kg und ≤ 1.760 kg	150	120
N <sup>1</sup> , Gruppe IIIa, > 1.760 kg und ≤ 2.000 kg	200	160
N <sup>1</sup> , Gruppe IIIb, > 2.000 kg und ≤ 2.200 kg	250	200
N <sup>1</sup> , Gruppe IIIc, > 2.200 kg	280	224

128 Die Grenzwerte ab dem Jahr 2025 sind um 20 % geringer als die Grenzwerte ab dem Jahr 2021.

129 Ein Angebot mit LNF, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß dem Grenzwert entspricht, erhält 0 Punkte. Ein Angebot mit LNF, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß dem Zielwert entspricht, erhält die volle Punktzahl. Je nachdem, wie schnell der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von LNF in den nächsten Jahren reduziert wird, kann es zukünftig sinnvoll sein, den Zielwert in der Ausschreibung weiter zu reduzieren. Zur Ermittlung der Punkte für Fahrzeug-Angebote, deren Emissionen zwischen dem Grenzwert und dem Zielwert liegen, wird linear interpoliert.

130 Die Zielwerte ab dem Jahr 2025 sind um 20 % geringer als die Zielwerte ab dem Jahr 2021.

Tab. 38: Begründung für die Beschaffung von Pkw und LNF mit Verbrennungsmotor oder Mischantrieb

<b>Formblatt zur Begründung, falls PKW oder LNF mit Verbrennungsmotor oder Mischantrieb (PEHV, REX etc.) beschafft werden müssen</b>		
Kriterien für die Beschaffung von Fahrzeugen	Ja - wurde geprüft & wird/wurde umgesetzt  Nein - wurde geprüft, aber Umsetzung nicht möglich	Begründung
1. Bei der Beschaffung von PKW und LNF (Klassen M <sub>1</sub> und N <sub>1</sub> ) sind vorrangig Elektrofahrzeuge mit rein batterieelektrischem Antrieb zu beschaffen. Insbesondere, sofern		
a) die tägliche Fahrstrecke in der Regel nicht mehr als 160 km beim PKW und 80 km beim LNF beträgt und	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
b) die Fahrt an Orten beendet wird, an denen eine Lademöglichkeit besteht oder diese während der Fahrt hergestellt werden kann oder das regelmäßige Aufladen des Fahrzeugs gewährleistet ist und	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
c) ein elektrobetriebenes Fahrzeug mit der erforderlichen Größe oder Ausstattung verfügbar ist.	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
2. Sofern nicht alle der unter 1a-1c genannten Kriterien erfüllt sind und eine Beschaffung von Fahrzeugen mit rein batterieelektrischem Antrieb nicht möglich ist, sollen Fahrzeuge mit Mischantrieben (Plug-In Hybrid-Fahrzeuge (PHEV), Antriebe mit Range Extender (REX)) <sup>131</sup> beschafft werden.	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
3. Sofern nicht alle der unter 1a-1c genannten Kriterien erfüllt sind und die Beschaffung von Fahrzeugen mit Mischantrieb nicht möglich ist, sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor die naBe-Grenzwerte einzuhalten.	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
4. Für PKWs sind die kleinste Fahrzeugklasse und die geringste Ausstattung zu wählen, mit der der Bedarf/Einsatzzweck erfüllt werden kann.	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	

131 Es sollte nach Möglichkeit immer der Elektroantrieb genutzt und das Fahrzeug regelmäßig nachgeladen werden.

## 10.2 Busse



### Verpflichtend zu berücksichtigende Anforderung:

Die CVD legt fest, dass ein Mindestanteil neu beschaffter Busse (Klasse M<sub>3</sub>) aus sauberen Fahrzeugen bestehen muss. Laut Artikel 2, Nummer 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU lassen sich saubere Fahrzeuge definieren als Fahrzeuge, die mit Elektro, Wasserstoff, CNG, LNG und/oder Biokraftstoffen<sup>132</sup> betrieben werden. Davon ausgenommen sind Reisebusse.

Tab. 39

Jahr	Bis 31.12.2025	Ab 01.01.2026
Mindestanteil sauberer Busse (M <sub>3</sub> )	45 %* (davon 50 % BEV oder FCEV)	65 %* (davon 50 % BEV oder FCEV)

*\*Es wird empfohlen, den oben genannten Mindestanteil an sauberen Bussen ausschließlich mit Zero Emission Technologien (reine Elektrofahrzeuge und Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeuge) zu erreichen. Neuanschaffungen von Fahrzeugen, die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, inkl. etwaiger Investitionen in Infrastruktur für fossile Kraftstoffe, erscheinen aus Sicht des Ziels der Klimaneutralität im Jahr 2040 als nicht zielführend.*

## 10.3 Bus- und Abfallsammeldienstleistungen

Mit **Busdienstleistungen** sind Dienstleistungen zur Personenbeförderung auf der Straße gemeint. Zum einen die Dienstleistungen, die in Tab. 1 des Anhangs der CVD dargestellt sind: öffentlicher Verkehr (Straße): CPV-Code 60112000-6; Personsonderbeförderung (Straße): CPV-Code 60130000-8; Bedarfspersonenbeförderung: CPV-Code: 60140000-1. Zum anderen die Dienstleistungen zur Personenbeförderung auf der Straße inkl. Dienstleistungskonzessionen im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007<sup>133</sup>.

Mit **Abfallsammeldienstleistungen** ist die in Tab. 1 im Anhang der CVD genannte Abholung von Siedlungsabfällen (CPV-Code: 90511000-2) gemeint.

Werden solche Bus- und Abfallsammeldienstleistungen beschafft, die von der CVD erfasst sind, so sind die entsprechenden Anforderungen der CVD zu berücksichtigen (in dem Fall muss ein Mindestanteil der Fahrzeuge aus sauberen Fahrzeugen bestehen: Werden leichte Nutzfahrzeuge eingesetzt, so müssen mind. 38,5 % der eingesetzten Fahrzeuge max. 50 g CO<sub>2</sub>/km emittieren (bis 31.12.2025) bzw. 0 g CO<sub>2</sub>/km (ab 01.01.2026); werden schwere Nutzfahrzeuge eingesetzt, so müssen mind. 10 % (bis 31.12.2025) bzw. 15 % (ab 01.01.2026) der eingesetzten Fahrzeuge sauber sein, d. h. mit Elektro, Wasserstoff, CNG, LNG und/oder Biokraftstoffen<sup>134</sup> betrieben werden; werden Busse eingesetzt, so müssen mind. 45 % (bis 31.12.2025) bzw. 65 % (ab 01.01.2026) der eingesetzten Fahrzeuge sauber sein.

Die Hälfte dieses Mindestziels für den Anteil sauberer Busse (45 % bzw. 65 %) muss durch die Beschaffung von BEV oder FCEV erfüllt werden, der restliche Anteil der sauberen Busse muss mit Elektro, Wasserstoff, CNG, LNG und/oder Biokraftstoffen<sup>134</sup> betrieben werden). Davon ausgenommen sind Reisebusse. Die folgenden Spezifikationen gelten ergänzend zu den Anforderungen der CVD.

Die Hälfte dieses Mindestziels für den Anteil sauberer Busse (45 % bzw. 65 %) muss durch die Beschaffung von BEV oder FCEV erfüllt werden, der restliche Anteil der sauberen Busse muss mit Elektro, Wasserstoff, CNG, LNG und/oder Biokraftstoffen<sup>134</sup> betrieben werden). Davon ausgenommen sind Reisebusse. Die folgenden Spezifikationen gelten ergänzend zu den Anforderungen der CVD.

132 Es sind Kraftstoffe ausgenommen, die aus Rohstoffen erzeugt wurden, bei welchen gemäß Art. 3 der delegierten VO (EU) 2019/807 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 im Hinblick auf die Bestimmung der Rohstoffe mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, in deren Fall eine wesentliche Ausdehnung der Produktionsflächen auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu beobachten ist, und die Zertifizierung von Biokraftstoffen, flüssigen Biokraftstoffen und Biomasse-Brennstoffen mit geringem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, ABl. Nr. L 133 vom 21.5.2019 S. 1, ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen besteht; bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biokraftstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen überdies diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden.

133 VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 1

134 Es sind Kraftstoffe ausgenommen, die aus Rohstoffen erzeugt wurden, bei welchen gemäß Art. 3 der delegierten VO (EU) Nr. 2019/807 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 im Hinblick auf die Bestimmung der Rohstoffe mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, in deren Fall eine wesentliche Ausdehnung der Produktionsflächen auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu beobachten ist, und die Zertifizierung von Biokraftstoffen, flüssigen Biokraftstoffen und Biomasse-Brennstoffen mit geringem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, ABl. Nr. L 133 vom 21.5.2019 S. 1, ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen besteht; bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biokraftstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen überdies diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden.

Tab. 40: Ergänzende Spezifikationen für die Beschaffung von Bus- und Abfallsammeldienstleistungen

Spezifikationen	Nachweis
<b>VERPFLICHTENDES EIGNUNGSKRITERIUM</b>	
Der Auftragnehmer für Abfallsammeldienstleistungen muss ein umweltbezogenes Qualitätssicherungssystem implementiert haben.	a) Gültige Umwelterklärung gemäß EMAS <sup>135</sup> oder b) Zertifikat Entsorgungsfachbetrieb (EFB) oder c) ein gleichwertiger Nachweis
<b>VERPFLICHTENDE TECHNISCHE SPEZIFIKATION</b>	
Die zur Erbringung der Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge, die nicht unter den von der CVD geforderten Mindestanteil an sauberen Fahrzeugen fallen, müssen mit Motoren ausgestattet sein, die jeweils die aktuellste Euro-Abgasnorm erfüllen.	Technische Unterlagen der für die Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge <sup>136</sup> .
<b>VERPFLICHTENDE VERTRAGSBEDINGUNGEN</b>	
Bei Inkrafttreten einer neuen Euro-Abgasnorm müssen die eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen der neuen Norm spätestens nach zwei Jahren erfüllen.	Technische Unterlagen der für die Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge
Der Auftragnehmer verfügt über Regelungen/Vorrichtungen zur Sammlung und Entsorgung von Schmieröl und von gebrauchten Reifen.	Regelungen bzw. eine schriftliche Beschreibung der Vorrichtungen
Wird im Verlauf des Vertrags ein Fahrzeug angeschafft und kommt dieses Fahrzeug bei der Erbringung der Dienstleistung zum Einsatz, so muss es sich um ein sauberes Fahrzeug laut CVD handeln. Sind für den entsprechenden Einsatzzweck keine sauberen Fahrzeuge vorhanden oder nicht zweckgemäß, so ist, unter Einhaltung der Bestimmungen der CVD, ein Fahrzeug mit der jeweils aktuellsten Euro-Abgasnorm zu beschaffen.	Technische Unterlagen der für die Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge
Die Fahrer/innen, die bei der Dienstleistung eingesetzt werden, müssen mindestens alle 5 Jahre an Spritspar- bzw. Energiespartrainings <sup>137</sup> teilnehmen, die von qualifizierten Fahrlehrer/innen oder Instruktoren <sup>138</sup> durchgeführt werden.	Der Auftragnehmer muss die Ausbildung in der Liste des eingesetzten Personals festhalten und dem Auftraggeber auf Anfrage vorlegen.

135 VO (EG) Nr.1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 761/2001, sowie der Beschlüsse der Kommission 2001/681/EG und 2006/193/EG, Abl. L 342 vom 22.12.2009, S. 1. Verordnung (EU) 2017/1505 der Kommission vom 28. August 2017 zur Änderung der Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS), Abl. L 222 vom 29.08.2017, S. 1.

136 Wenn bei Fahrzeugen durch technische Nachrüstung ein der aktuellsten Euro-Abgasnorm entsprechender Standard erreicht worden ist, sind die Maßnahmen zu dokumentieren.

137 Im Rahmen des klimaaktiv-mobil-Programms „EcoDriving Austria“ des BMK wurden mehr als 1.500 Fahrlehrer und Instruktoren zu Spritspartrainern (Pkw als auch Lkw/Bus) ausgebildet und zertifiziert. Nähere Informationen zu EcoDriving Trainings finden Sie unter [www.klimaaktiv.at/ecodriving](http://www.klimaaktiv.at/ecodriving)

138 Qualifizierte Fahrlehrer/innen und Instruktoren sind solche, die seit mind. 3 Jahren die Lenkerberechtigung besitzen, die über einschl. gige Erfahrung als Ausbilder im Verkehrsbereich verfügen und die an einem mehrtägigen Lehrgang mit theoretischem und praktischem Teil zum Energie- bzw. Spritsparen teilgenommen und diesen erfolgreich abgeschlossen haben.

## 10.4 Reifen

Es sei hier darauf verwiesen, dass die zentralen öffentlichen Auftraggeber<sup>139</sup> bei der Vergabe von Liefer- und Dienstleistungsaufträgen im Oberschwellenbereich Rei-

fen beschaffen müssen, die den Anforderungen an die Energieeffizienz laut § 95 BVergG 2018 entsprechen.

Tab. 41: Spezifikationen für die Beschaffung von Reifen

Spezifikationen	Nachweis
TECHNISCHE SPEZIFIKATION	
<p>Es sind solche Reifen zu beschaffen, die das Kriterium der Zugehörigkeit zu einer möglichst hohen Energieeffizienzklasse erfüllen.</p> <p>Welche Energieeffizienzklasse in einer konkreten Ausschreibung gefordert werden kann, muss u. a. in Abwägung mit anderen Anforderungen wie etwa einer möglichst guten Nasshaftung der Reifen entschieden werden.</p>	Produktinformation
OPTIONALES ZUSCHLAGSKRITERIUM	
Zusätzliche Punkte können vergeben werden für Reifen, deren Rollgeräusch besonders gering ist.	Produktinformation <sup>140</sup>

<sup>139</sup> Das sind die in Anhang III zum BVergG 2018 genannten öffentlichen Auftraggeber.

<sup>140</sup> Auf der Reifenkennzeichnung ist laut VO (EU) Nr. 1222/2009 das Rollgeräusch dargestellt. Hinweis: VO (EU) Nr. 1222/2009 wird mit 1. Mai 2021 durch die VO (EU) 2020/740 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der VO (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der VO (EG) Nr. 1222/2009, ABl. Nr. L 177 vom 5.6.2020 S. 1, ersetzt.