



naBe-Fachtag 2025

MOBILITÄT: BESCHAFFUNG VON NACHHALTIGEN FLOTTEN- UND FUHRPARKLÖSUNGEN



Michael Fruhmann
(BMJ)

*Beschaffungsrelevante Regulatorien
EU und national*



AI SIFI INIAIG

BBG BUNDES
BESCHAFFUNG

= Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft

= Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Straßenfahrzeuge – beschaffungsrelevante Regelungen auf Unions- und nationaler Ebene

naBe-Fachtag 2025

Übersicht – rechtliche Rahmenbedingungen

„ich beschaffe ein nachhaltiges Straßenfahrzeug, was muss ich dabei beachten?“

- Unionsrechtliche Vorgaben (CVD, NZIA, Batterie-VO ...)
- Nationale Regelungen (BVergG, SFBG, NAP naBe ...)
- hier *nicht* relevant: „Planung“, „Betankung(sinfrastruktur)“ ...

Verpflichtungen gemäß CVD/SFBG

Quoten - Basis alle Neubeschaffungen im Betrachtungszeitraum

2.8.2021 – 31.12.2025		1.1.2026 – 31.12.2030
LNF	38,5%	38,5%*
SNF	10%	15%
Busse	45%**	65%**

* = 0-Emissions-Fahrzeuge da ab 1.1.2026 nur mehr 0-Emissions LNF „saubere Fahrzeuge“ gemäß der RL sind!

** die Hälfte aller Busse gemäß der Quote müssen „0-Emissions-Busse“ sein!

➔ KEINE Rundungsregel anzuwenden!

Verpflichtungen gemäß NAP naBE (NUR Bund)

- gleicher Anwendungsbereich wie CVD/SFBG (d.h. insb. gleiche Ausnahmen für Exekutive usw.)
- Beschaffungen „außerhalb“ der SFBG/CVD Quote – TCO zu berücksichtigen (jedenfalls Preis bzw. die Finanzierung, der Kraftstoffverbrauch, die Wartung, die Reifen und der Restwert); externe Kosten für CO₂, NO_x, NMHC und Partikel „nach Möglichkeit“
- „Betankung“ BEV möglichst mit „grünem Strom“; Fahrertraining ist empfohlen!

Verpflichtungen gemäß NAP naBE (NUR Bund) II

Grundsätzlich gilt bereits 100% Quote (BEV/FCEV) für PKW und LNF (Klasse M_1 und N_1) wenn

- tägliche Fahrstrecke „idR“ ≤ 160 km PKW bzw. ≤ 80 km LNF
 - regelmäßiges Aufladen des Fahrzeugs gewährleistet ist, und
 - ein elektrobetriebenes Fahrzeug in der betriebsbedingt erforderlichen Größe oder Ausstattung verfügbar ist!
- ➔ eine Anforderung nicht erfüllt ➔ Beschaffung eines Fzg mit Elektro-Mischantrieb (z. B. Plug-in-Hybrid oder Range Extender), wenn in erforderlicher Größe oder Ausstattung verfügbar und wirtschaftlich vertretbar

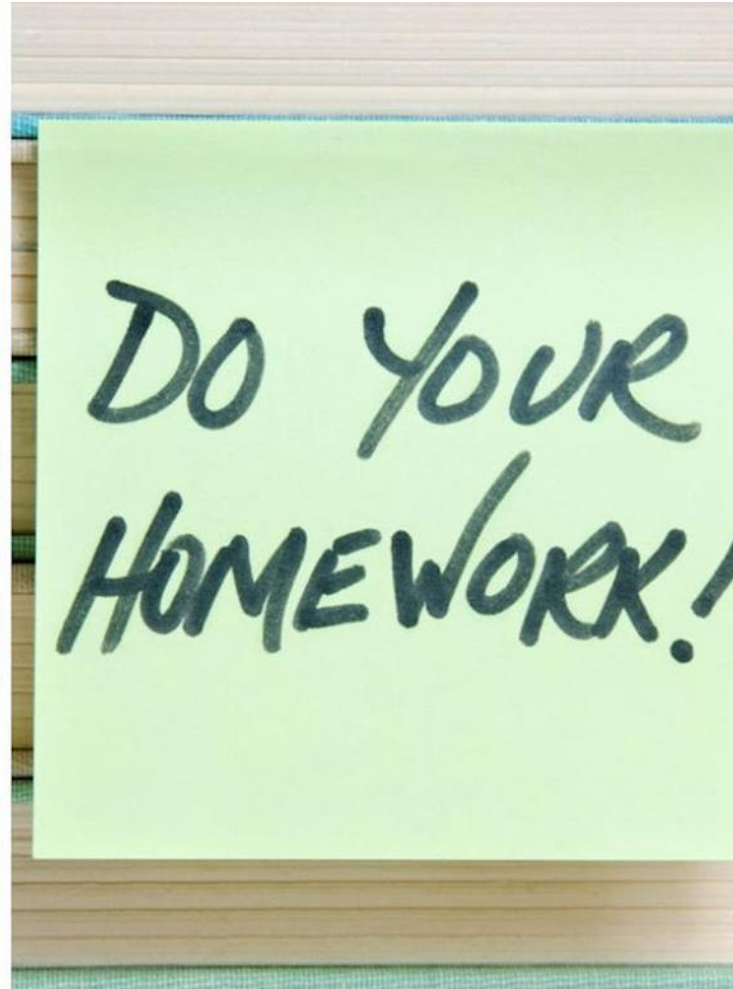
Verpflichtungen gemäß NAP naBE (NUR Bund) III

- „Verbrenner“ daher nur mehr ausnahmsweise – Dokumentations- und Genehmigungspflicht!
- **ab 2027 müssen sämtliche beschaffte PKW und LNF BEV bzw. FCEV sein!**
- NAP naBe enthält noch Tabelle für max. Emissionswerte aufgegliedert nach Fahrzeugklassen!

Stand der Quotenerreichung SFBG – Blindflug des „Bundes“!



DESHALB → Auftraggeber



ACHTUNG – Geldbußen nach SFBG!

- Verschuldensunabhängige Geldbuße für das Nichterreichen eines Mindestanteils (§ 9)
 - Saubere Straßenfahrzeuge sind derzeit noch teurer als nicht saubere
 - Ausgleich für „Vorteil“, den ein AG erzielt
- Höchstgrenzen abhängig von der Art des Straßenfahrzeugs
 - 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

ACHTUNG – Geldbußen nach SFBG II

➤ Höchstgrenzen:

PKW -25.000.-/LKW – 125.000.-/Bus -125.000.-/
emissionsfreier Bus – 225.000.-

➤ wenn **technische Gründe** die Erfüllung der Aufgaben des AG mit sauberen Straßenfahrzeugen ausschließen, ist keine Geldbuße zu verhängen

➤ „Enge“ Voraussetzungen für diese Ausnahme!

Auftraggeber - Think about: Erfassungsgemeinschaften

Instrument zur „gemeinsamen“ Erreichung der Quote

- AG kann für einen Mindestanteil für einen Bezugszeitraum nur Partei einer EG sein
- d.h. GesBR von mindestens 2 AG
- jedenfalls ein Bezugszeitraum (= bis 2025, bis 2030 usw.)
- betrifft eine oder mehrere Mindestquoten
- Exklusivität (Verhinderung von „Quotenhandel“)

Ausnahmen vom SFBG/der CVD

- Aktuelles Problem: „Multi-Use Fzge“ wo auf regulärem Standardchassis „Maschinen“ (zB Schneepflug, Streuaufsatz usw.) montiert sind (austauschbar für Sommer/Winterdienst)
- Abklärung seitens BMJ mit EK – derartige Fahrzeuge fallen nicht unter Ausnahme!
- gleiches für (nicht adaptierte) LKW für den Katastrophenschutz
- RL müsste geändert werden

Vorausschau AT Bericht 2026

- **Meldepflicht der AG bis 10.2.2026** (Inhalte der Meldung s. Anhang III SFBG)
- BMJ stellt für Meldungen ein elektronisches Einmeldetool bereit, vgl. SFBG EinmeldeVO, BGBl II 88/2025 – Testphase ist abgeschlossen
- Zugang über „JustizOnline“ („Formulare“)
- Meldungen ausschließlich über dieses Tool
- RS des BMJ wird informieren (s. dazu auch Vergabe - Website des BMJ) + FAQs

Weitere (rechtliche) Rahmenbedingungen

- **NZIA** (vgl. RS BMJ – s. Website)
 - Batterie/H2-Technologie erfasst
 - vorauss. keine „zusätzlichen grünen“ Kriterien
 - **Aber:** „EU-Präferenzregel“ gem. Art. 25 (7) NZIA gilt **ab 30.12.2025** (vgl. Delegierte VO 2025/1178) bzgl Batteriesätze, -module und –zellen und Anoden-Aktivmaterial (vgl. C(2025) 9034) ➔ **max 50% Anteil darf aus CHN stammen! Obligatorische Ausführungsbedingung!**
 - gilt „nur“ bei Beschaffungen im Oberschwellenbereich

Weitere (rechtliche) Rahmenbedingungen II

- Art. 85 der BatterieVO 2023/1542 → EK wird Delegierten Rechtsakt mit verpflichtenden Zuschlagskriterien /Technischen Spezifikationen erlassen!
- Art. 65 EcodesignVO 2024/1781 → EK wird delegierte Rechtsakte mit ökologisch/nachhaltigen „Mindestanforderungen“ für Produkte erlassen (kann auch Straßenfahrzeuge erfassen)

Conclusio

- „Ich weiß, das klingt alles sehr kompliziert!“ (© Fred Sinowatz, Regierungserklärung 1983)
- Und: Es wird LEIDER nicht einfacher werden!

Vielen Dank!

Dr. Michael Fruhmann
BMJ – StS VR
michael.fruhmann@bmj.gv.at