



Bundesministerium Justiz
BMJ - StS VR (Stabsstelle für Vergaberecht)
Museumsstraße 7
1070 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
2021- 0.314.597	UV/GSt/FG/Hu	Franz Greil	DW 12262	DW 412262	12.05.2021

Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Beschaffung und den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeug Beschaffungsgesetz) erlassen wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme. Gleichzeitig hält sie fest, dass eine Frist zur Stellungnahme von neun Werktagen nicht akzeptiert werden kann. In diesem Zusammenhang verweist die BAK auf das entsprechende Rundschreiben des Verfassungsdienstes (GZ BKA-600.614/0002-V/2/2008). Dort wird auf die Notwendigkeit der Festsetzung angemessener Fristen für die Begutachtung hingewiesen. Begutachtungsfristen sind so zu bemessen, dass den zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Frist von wenigstens sechs Wochen zur Verfügung steht.

Inhalt des Entwurfs

Der vorliegende Entwurf zum Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) setzt die Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (CVD oder „Clean Vehicles Directive“) in nationales Recht um. Öffentliche Auftraggeber müssen demnach bei öffentlichen Personenverkehren ab einem Jahresdurchschnittswert von mindestens 1.000.000 Euro oder 300.000 km bei der Beschaffung von Neufahrzeugen eine Mindestquote an sauberen Fahrzeugen erfüllen. Bei der Auftragsvergabe im klassischen Bereich (va Gebietskörperschaften) ab einem jährlichen Schwellenwert von 216.000 Euro bzw bei Sektorauftraggebern (öffentlich beherrschte Unternehmen bei Energie, Post, Verkehr, Hafen und Flughäfen) ab einem Schwellenwert von 428.000 Euro gilt diese Mindestquote ebenfalls. Referenzzeiträume sind der 2. August 2021 bis 31. Dezember 2025 und der 1. Jänner 2026 bis 31. Dezember 2030, in denen die Mindestquote im Bezugszeitraum erfüllt werden muss. Öffentliche und Sektorauftraggeber können durch Erfassungsgemeinschaften mit an-

deren Auftraggebern die Quote flexibler erreichen. Diese Quote ist für die öffentliche Hand vor allem bei Bussen (45 Prozent zwischen 2021-2025 und 65 Prozent zwischen 2026-2030) im stadtrationalen Verkehr besonders anspruchsvoll, da Fahrzeuge mit E-Batterie und Brennstoffzellenantrieb eine eigene Infrastruktur benötigen und derzeit in der Anschaffung und im Betrieb teurer als Diesel-Busse sind. Überlandbusse („coaches“) fallen dagegen nicht in die Mindestquote bei der Beschaffung.

Das Wichtigste in Kürze

- Der Bund muss öffentliche Gebietskörperschaften bei der Quotenerfüllung unterstützen – auch im Zeitraum nach 2025
- Umfang und Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs sowie die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten dürfen durch den entstehenden massiven Kostendruck nicht gefährdet werden
- Lieferkettenproblematik und soziale Kriterien müssen berücksichtigt werden

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs

Die BAK hat den Werdegang und Umsetzungsprozess der sogenannten Clean Vehicles Directive mit großer Sorge verfolgt. Auch wenn die Dekarbonisierung des Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele unterstützt wird, ist der Ansatz der CVD problematisch, weil sie den so wichtigen öffentlichen Verkehr verteuert. Die von der EU erzwungene Dekarbonisierung des Fuhrparks öffentlicher Auftraggeber wird Mehrkosten bei der Anschaffung von emissionslosen und sauberen Fahrzeugen verursachen. Nur die Mindestquotenerfüllung bei Bussen für den stadtrationalen Verkehr in Österreich wird laut Berechnungen rund 600 Mio Euro bis zum Jahr 2030 kosten (KCW, 2020). Dies stellt eine Herausforderung dar, die den Bestand und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs ernsthaft gefährden und den Kostendruck im Buslinienverkehr zu Lasten der Beschäftigten massiv erhöhen könnte.

Die BAK legt daher größten Wert darauf, dass die Förderzusagen des Bundes (Ersatz der Mehrkosten von 80 Prozent bei Bussen und 40 Prozent bei Infrastruktur, die bei Umstieg von Diesel- auf Nullemissionen-Antrieb anfallen) im Rahmen des European Recovery Fund eingehalten und dauerhaft gesichert werden. Die Umsetzung der CVD und der erwünschte Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Bereich der erfassten Auftraggeber darf nicht zu einer Verminderung der Anstrengungen in Richtung eines Ausbaus des öffentlichen Verkehrs führen. Der bereits seit Jahren steigende Kostendruck durch den Ausschreibungswettbewerb im öffentlichen Buslinienverkehr hat die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Beschäftigten in diesem Bereich massiv verschlechtert. Die Umsetzung der CVD darf diesen Druck nicht weiter erhöhen.

Problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass bei der Einschätzung der finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte (WFA) lediglich die Kosten bis 2025 aufgelistet sind. Aufgrund der (noch) fehlenden Förderung zum aktuellen Zeitpunkt und bereits getätigter Ausschreibungen sind massive (Fahrzeug und Infrastruktur) Umstellungen vor allem für den zweiten Bezugszeitraum zu erwarten. Diese werden von der aktuellen WFA nicht berücksichtigt. Die WFA ist daher jedenfalls um den zweiten Bezugszeit-

raum zu ergänzen, um rechtzeitig für den finanziellen Bedarf bei Bund, Ländern und Gemeinden vorzusorgen.

Es besteht überdies das Problem, dass Unternehmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, welche selbst Sektorenauftraggeber sind, vom Gesetz in doppelter Hinsicht betroffen sind - einerseits als Sektorenauftraggeber, andererseits als Bieter in den Vergabeverfahren der Verkehrsverbände/Länder/Gemeinden. Dieser Umstand führt dazu, dass diese Unternehmen in den Bezugszeiträumen einerseits selbst die vorgegebenen Quoten erfüllen müssen, andererseits jedoch die Fahrzeuge beschaffen müssen, die von den unterschiedlichen Auftraggebern (insbesondere Verkehrsverbänden) bestellt werden. Aus Sicht der BAK ist diese Doppelzählung von Fahrzeugen problematisch und sollte jedenfalls vermieden werden.

Generell können die legistische Ausarbeitung des Entwurfs und die Erläuterungen dazu als gelungen bezeichnet werden. Sie spiegeln die langwierige und detaillierte Auseinandersetzung mit der EU-Richtlinie wieder. Besonders begrüßt wird der gewählte Ansatz, der Überland-Busse von der Mindestquote ausnimmt (§ 4 Z 2).

Klärungsbedarf besteht beim Begriff der „Nachrüstung“ (§ 2 Z4 und 5). Bei der Verwendung von synthetischen Treibstoffen findet keine technische Nachrüstung am Fahrzeug statt, lediglich der Treibstoff wird ersetzt. Im Sinne der Rechtssicherheit braucht es daher eine Begriffsbestimmung, was mit Nachrüstung gemeint ist und wie mit der Umstellung von Fahrzeugen auf saubere Kraftstoffe im Sinne der Definition umzugehen ist.

Darüber hinaus kritisiert die BAK lediglich das Fehlen von Bestimmungen im Entwurf, die die Lieferkettenproblematik und das Bestbieterprinzip – insbesondere im Hinblick auf die Vermeidung von Sozialdumping - betreffen.

Lieferkettengesetz

Die Europäische Kommission plant für Juni 2021 einen Legislativvorschlag zu umfassenden Sorgfaltspflichten zum Schutz von Menschenrechten und der Umwelt in der Lieferkette. Darauf aufbauend soll im Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz eine Verstärkung der Anforderungen zur Sicherung sozialer Mindeststandards bei der Vergabe von Aufträgen zur Beschaffung von Straßenfahrzeugen erfolgen. Aus Sicht der BAK sollte ein Verstoß gegen das zukünftige europäische Lieferkettengesetz als Ausschlussstatbestand für künftige Verfahren verankert werden.

Verankerung von sozialen Kriterien bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen

Neben dem Preis sollen zwingend mindestens zwei weitere Zuschlagskriterien zur Anwendung kommen. Für diese soll eine Mindestgewichtung von 20 Prozent vorgesehen werden. Eines dieser beiden Zuschlagskriterien muss ein soziales Kriterium, das gute Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Beschäftigten betrifft, sein. Zur leichteren Handhabung soll in den Gesetzesmaterialien ein Katalog an möglichen Sozialkriterien angeboten werden. Die Einhaltung besonderer Sorgfaltspflichten in der Lieferkette – dh über das gesetzlich vorgegebene Minimum hinaus – soll als soziales Kriterium in den Katalog aufgenommen werden.

In diesem Zusammenhang wird auf das Beispiel Hamburg verwiesen, dass jetzt schon Anbieter bei der Auftragsvergabe für emissionslose Busse zur Identifikation von Problemen bei der Lieferkette anhält.¹

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

¹ https://www.vdv-dasmagazin.de/story_02_linienbusse_hamburg.aspx

