Bundesministerium
Justiz

bmj.gv.at

BMJ - StS VR (Stabsstelle für Vergaberecht)

[redacted]

Mag. Julia Meszaros
Sachbearbeiterin

julia.meszaros@bmj.gv.at
+43 1 521 52-302118
Museumstraße 7, 1070 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte
unter Anführung der Geschäftszahl an
vergaberecht@bmj.gv.at zu richten.

Per E-Mail: [redacted]

Ihr Zeichen: [redacted]

Geschäftszahl: 2025-0.729.805

Ihr Schreiben vom [redacted] betreffend die Erweiterung der Ausnahmen vom Geltungsbereich des Straßenfahrzeug-Beschaffungs-gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren!

Frau Bundesministerin Dr.in Anna Sporrer hat mich beauftragt, Ihr Schreiben vom [redacted] mit welchem der [redacted] übermittelt und um eine Abänderung von § 4 des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes[1] (im Folgenden: SFBG) dahingehend ersucht wurde, *„dass von dieser Bestimmung auch zweckmäßige, sparsame und dadurch wirtschaftliche Mehrzweckfahrzeuge der Kategorie N_3 (Winterdienst-LKWs) des Straßendienstes eindeutig erfasst sind“*, zu beantworten.

Eingangs darf darauf hingewiesen werden, dass die [redacted] bereits mit Schreiben vom [redacted] um eine entsprechende Abänderung von § 4 SFBG dahingehend ersucht hat, *„dass von dieser Bestimmung auch die LKWs der Kategorie N_3 des Straßendienstes eindeutig erfasst sind“*. Diesem Ersuchen konnte aufgrund der aus der Erledigung des Bundesministeriums für Justiz (im Folgenden: BMJ) vom 9. Juli 2024, GZ 2024-0.500.233, ersichtlichen Gründe nicht Folge

[1] Bundesgesetz über die Beschaffung und den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz), BGBl. I Nr. 163/2021.

geleistet werden. Eine entsprechende Erweiterung der Ausnahmen vom Geltungsbereich des SFBG nach den Vorgaben der Clean Vehicles Directive[2] (im Folgenden: CVD) ist nicht möglich und wäre unionsrechtswidrig.

Österreich hat, wie bereits in der Erledigung des BMJ vom 9. Juli 2024 dargelegt, **sämtliche** der in Art. 2 CVD genannten optionalen **Ausnahmen** von den Anforderungen der CVD in § 4 SFBG umgesetzt. [3] Eine darüberhinausgehende **Erweiterung der Ausnahmen** vom Geltungsbereich des SFBG ist daher nicht möglich und wäre **unionsrechtswidrig**. Aus diesem Grund kann Ihrem Ersuchen weiterhin nicht entsprochen werden. Dafür wäre eine Änderung der CVD erforderlich. Das BMJ hat den gegenständlichen Wunsch der [redacted] nach einer Adaption der CVD bereits in Evidenz genommen und wird diesen in einen allfälligen Revisionsprozess der CVD einbringen.

In Ihrem Schreiben führen Sie aus, dass die gegenständlichen LKWs der Klasse N_3 eine maßgebliche Rolle bei der Hochwasserkatastrophe im niederösterreichischen Zentralraum im September 2024 spielten. Nur durch die Verfügbarkeit der passenden LKWs sei es dem Niederösterreichischen Straßendienst mit Unterstützung durch die Feuerwehren und andere Katastrophenschutzeinrichtungen gelungen, das Straßennetz innerhalb weniger Tage wieder für den öffentlichen Verkehr freizugeben. Durch den Einsatz von dieselbetriebenen LKWs sei es möglich gewesen, Arbeitszeiten und Leistungen effizient auszuschöpfen. Bei LKWs mit alternativen Antrieben – etwa bei e-LKWs – wären sowohl die lange Ladezeit als auch die Verfügbarkeit von Strom aufgrund eines teilweisen Stromausfalls problematisch gewesen.

In diesem Zusammenhang verweisen Sie auf den Ausnahmetatbestand gemäß § 4 Z 1 SFBG iVm. Art. 2 Abs. 3 lit. b VO (EU) 2018/858,[4] wonach „*Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte konstruiert und gebaut wurden oder dafür angepasst wurden*“, vom Geltungsbereich des SFBG ausgenommen sind.

---

[2] Richtlinie 2009/33/EG vom 23.4.2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. L 2009/120, 5 idF der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20.6.2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ABl. L 2019/188, 116.

[3] Siehe auch ErläutRV 941 BlgNR 27. GP 10.

[4] Verordnung (EU) 2018/858 vom 30.5.2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 2018/151, 1.

Die Erfüllung dieses Ausnahmetatbestandes setzt voraus, dass das beschaffte Straßenfahrzeug **eigens für den Einsatz** durch den **Katastrophenschutz konstruiert und gebaut** bzw. **angepasst** wurde.[5] Der im Ausnahmetatbestand ebenfalls erwähnte Bereich der Feuerwehr bzw. der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind nach Auffassung des BMJ im gegenständlichen Fall nicht einschlägig.

Der spezifische Verwendungszweck des beschafften Straßenfahrzeuges muss der Einsatz durch den Katastrophenschutz sein. Dies bedeutet nicht, dass das Straßenfahrzeug ausschließlich diesem Nutzungszweck dienen muss und nicht auch in anderen Bereichen eingesetzt werden kann. Es muss sich jedoch entweder um ein speziell für den Einsatz durch den Katastrophenschutz konstruiertes und gebautes Straßenfahrzeug (das sind z.B.: Löschfahrzeuge, Rüstfahrzeuge, Kommandofahrzeuge, Drehleitern, etc.) oder um ein Straßenfahrzeug, das für die Verwendung im Rahmen des Katastrophenschutzes adaptiert wurde, handeln.[6]

Die Ausnahmeregelung des § 4 Z 1 SFBG iVm. Art. 2 Abs. 3 lit. b VO (EU) 2018/858 greift nur dann, wenn **ein bereits entsprechend adaptiertes Straßenfahrzeug** für den Einsatz durch den Katastrophenschutz beschafft wird (z.B. Adaption des Armaturenbrettes für ein Funkgerät, Einbau eines Funkgeräts).[7] Soll ein handelsübliches Straßenfahrzeug für den Einsatz durch den Katastrophenschutz adaptiert werden, setzt dies voraus, dass das Fahrzeug und die Anpassungsleistung **im selben Verfahren** beschafft werden, da sie nur dann als „**eigens** angepasst" im Sinn der CVD und des SFBG gelten.[8] Wird hingegen ein handelsübliches Straßenfahrzeug beschafft und erst nachfolgend (z.B. in einer eigenen Werkstätte) für diese Zwecke adaptiert, fällt die Beschaffung in den Geltungsbereich des SFBG.[9] Damit ein adaptiertes Fahrzeug unter den Ausnahmetatbestand subsumiert werden kann, dürfen die Anpassungsleistungen daher nicht separat in Auftrag gegeben werden.[10] Entscheidend ist, dass die Straßenfahrzeuge bereits in der adaptierten Form beschafft werden.

---

[5] *Europäische Kommission*, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Artikel 2, 3, 4 und 5 der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität 2020/C 352/01, ABl. C 2020/352, 1 (2, Punkt 2.), abrufbar unter: EUR-Lex - 52020XC1022(01) - EN - EUR-Lex (im Folgenden: Bekanntmachung der Kommission).

[6] ErläutRV 941 BlgNR 27. GP 11 f.

[7] ErläutRV 941 BlgNR 27. GP 12.

[8] Bekanntmachung der Kommission, 2 (Punkt 3.).

[9] ErläutRV 941 BlgNR 27. GP 12.

[10] Bekanntmachung der Kommission, 2 (Punkt 3.).

Dabei dürfen die Adaptionen zwar nicht marginal sein, um den Ausnahmetatbestand in Anspruch nehmen zu können; sie müssen aber auch nicht substantiell oder wertmäßig überwiegend sein, um den Tatbestand der „Anpassung“ zu erfüllen.[11] Beim Einbau spezieller Kommunikationsgeräte oder Warnleuchten kann bereits von einer „ausreichenden“ Adaption ausgegangen werden.[12]

Zusammengefasst ist die Erfüllung des Ausnahmetatbestands gemäß § 4 Z 1 SFBG iVm. Art. 2 Abs. 3 lit. b VO (EU) 2018/858 an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. **Verwendungszweck** gemäß Art. 2 Abs. 3 lit. b VO (EU) 2018/858: Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr bzw. die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte, **und**
2. **Konstruktion, Bau bzw. Anpassung eigens zu diesem Zweck**: Etwaige Anpassungsleistungen müssen **gemeinsam** mit dem Straßenfahrzeug beschafft werden; eine Anpassung darf nicht erst im Nachhinein (z.B. in einer eigenen Werkstatt) oder durch die Erteilung eines separaten Auftrages erfolgen.

Dem BMJ liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die im Straßendienst bzw. im Winterdienst eingesetzten Fahrzeuge der Klasse N_3 (Kehr-, Streu- und Mehrzweckfahrzeuge bzw. Schneepflüge) generell die oben genannten Voraussetzungen für die Anwendung des Ausnahmetatbestandes gemäß § 4 Z 1 SFBG iVm. Art. 2 Abs. 3 lit. b VO (EU) 2018/858 erfüllen. Nach Kenntnis des BMJ handelt es sich bei den vom Straßendienst beschafften Mehrzweckfahrzeuge der Klasse N_3 üblicherweise gerade nicht um Fahrzeuge, die spezifisch für den Einsatz durch den Katastrophenschutz konstruiert und gebaut bzw. angepasst wurden, weshalb die genannte Ausnahmebestimmung in der Regel **nicht** greift. Eine Einzelfallprüfung ist jedoch geboten.

Das BMJ verkennt jedoch nicht, dass die vom Straßendienst beschafften Mehrzweckfahrzeuge der Klasse N_3 im Katastrophenfall einen wesentlichen Beitrag zur Krisenbewältigung und zum Erfolg der Einsätze leisten. Ebenso wenig übersieht das BMJ die Problematik, dass LKWs mit alternativen Antrieben – wie etwa e-LKWs – im Katastrophenfall aufgrund längerer Ladezeiten oder im Falle eines Stromausfalls möglicherweise nicht dieselbe Leistung erbringen können wie LKWs mit Verbrennermotoren.

[11] ErläutRV 941 BlgNR 27. GP 11.

[12] Vgl. Erwägungsgrund 17 der Richtlinie (EU) 2019/1161.

Das BMJ weist daher darauf hin, dass Straßenfahrzeuge der Klasse N_2 oder N_3 gemäß § 2 Z 4 lit. b sublit. aa SFBG auch dann als „sauber" gelten, wenn es sich um ein Verbrennerfahrzeug handelt, das **ausschließlich** mit alternativen Kraftstoffen gemäß § 2 Z 1 des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe[13] betankt wird.[14] Diese ausschließliche Betankung mit alternativen Kraftstoffen sollte ausreichend – etwa durch Aufbewahrung der Tankrechnungen und Führen eines Fahrtenbuchs – dokumentiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

19. November 2025
Für die Bundesministerin:
FRUHMANN

Elektronisch gefertigt

Beilage: Erledigung des BMJ vom 9. Juli 2024, GZ 2024-0.500.233.

[13] Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe, BGBl. I Nr. 38/2018 idF BGBl. I Nr. 150/2021.

[14] Zu beachten ist, dass durch das Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe – auf welches § 2 Z 4 lit. b sublit. aa und bb SFBG verweist – die Richtlinie 2014/94/EU umgesetzt wurde. Diese Richtlinie wurde mit Wirkung vom 13. April 2024 durch Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgehoben. Da sämtliche Bezugnahmen auf die Richtlinie 2014/94/EU als Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2023/1804 zu verstehen sind, ist auch die Definition von „alternativen Kraftstoffen" in Art. 2 Z 4 der Verordnung (EU) 2023/1804 zu berücksichtigen.