

Rückmeldung zur öffentlichen Konsultation der GD MOVE

Zu sauberen Unternehmensfahrzeugen (CCV)

Wien, 9.9. 2025

Über den Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft

Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs – VÖWG – vertritt die Interessen der öffentlichen Wirtschaft, insbesondere im Bereich der Daseinsvorsorge. Der VÖWG repräsentiert somit Unternehmen und Einrichtungen, die im Eigentum, mit Beteiligung oder im Auftrag von Gebietskörperschaften Dienstleistungen von allgemeinem Interesse erbringen.

Neben der Energie- und Trinkwasserversorgung, der Abfall- und Abwasser-entsorgung und dem öffentlichen Verkehr sind auch die wirtschafts- und finanzpolitische Steuerung sowie die Bereiche Wohnen, Gesundheit und Soziales vom Begriff der Daseinsvorsorge umfasst.

Rechtsform:

Verein

Sitz:

Stadiongasse 6-8, A-1010 Wien

ZVR-Zahl (AT):

338965482

Zuständigkeit:

LPD Wien, Abteilung für Vereins-
Versammlungs- und Medien-
rechts-angelegenheiten

EU-Transparenzregisternummer:

643879152710-58

Einleitung

Die Europäische Kommission beabsichtigt mit der Initiative zu sauberen Unternehmensfahrzeugen (Clean Corporate Vehicles, CCV) eine verbindliche Regelung zur Beschleunigung der Dekarbonisierung im Straßenverkehr vorzulegen. Unternehmensflotten machen mit rund 60 % der Pkw-Neuzulassungen sowie nahezu allen Neuzulassungen im Bereich leichter Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse einen erheblichen Anteil am europäischen Fahrzeugmarkt aus und stellen damit einen zentralen Hebel für die Erreichung der Klimaziele dar.

Der Verkehr ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen in den letzten drei Jahrzehnten nicht gesenkt, sondern um 26 % gestiegen sind. Über 70 % dieser Emissionen entfallen auf den Straßenverkehr, der insgesamt rund 21 % der gesamten Emissionen in der EU ausmacht. Vor diesem Hintergrund ist eine effiziente Dekarbonisierung des Verkehrssektors unablässig, um die europäischen Klimaziele für 2030 und 2050 zu erreichen. **Kommunale und öffentliche Unternehmen, die in Österreich zentrale Aufgaben der Daseinsvorsorge erbringen, sind jedoch mit sehr unterschiedlichen technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konfrontiert.** Sie sind bereits heute in erheblichem Umfang durch die Clean Vehicles Directive (CVD) und deren nationale Umsetzung im Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) verpflichtet. Diese bestehenden Vorgaben stellen für die öffentliche Hand bereits einen massiven Kraftakt dar.

Städte wie Wien in Österreich haben bereits umfassende Strategien zur Dekarbonisierung ihrer Fuhrparks entwickelt. So sehen der Klimafahrplan und die Smart-City-Wien-Rahmenstrategie vor, dass ab 2025 nur noch in begründeten Ausnahmefällen Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb beschafft werden und ab 2030 ausschließlich Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Einsatz kommen. Das Ziel ist die vollständige Klimaneutralität kommunaler Flotten bis 2040. Diese ambitionierten Vorgaben zeigen, dass bereits ein klarer Transformationspfad eingeschlagen wurde, der durch die europäische Regulierung unterstützt, jedoch nicht durch zusätzliche Widersprüche oder Überschneidungen erschwert werden darf.

Der VÖWG warnt daher vor zusätzlichen Doppelgleisigkeiten, die zu einer unverhältnismäßigen Belastung führen würden. Vielmehr bedarf es gezielter Fördermechanismen, planbarer Rahmenbedingungen und praxistauglicher Ausnahmeregelungen, um Versorgungssicherheit, Krisenvorsorge und technische Machbarkeit in allen Bereichen der Daseinsvorsorge zu gewährleisten.

VÖWG-Positionen im Überblick

Der VÖWG unterstützt die europäische Initiative für eine Dekarbonisierung im Straßenverkehr, fordert jedoch, dass die spezifischen Rahmenbedingungen öffentlicher und kommunaler Unternehmen berücksichtigt werden. Die folgenden Gesichtspunkte sind aus Sicht der Daseinsvorsorge zwingend in den Vorschlag einzubeziehen:

- **Keine Doppelgleisigkeiten – Anerkennung bestehender Regularien.**
Öffentliche Unternehmen sind bereits durch CVD und SFBG umfassend verpflichtet. Zusätzliche Quoten oder Berichtspflichten würden Doppelgleisigkeiten erzeugen und sind abzulehnen.
- **Ausnahmeregelungen für technisch nicht substituierbare Fahrzeuge.**
In Bereichen wie Abfallentsorgung, Winterdienst oder Krisenvorsorge fehlen auf absehbare Zeit praxistaugliche emissionsfreie Alternativen. Auch die Lebensdauer einzelner Spezialfahrzeuge reicht weit über 2040 hinaus. Ohne Ausnahmeregelungen droht eine Gefährdung der Versorgungssicherheit.
- **Gezielte Infrastrukturförderung als entscheidender Hebel.**
Für die Umsetzung braucht es gezielte Fördermechanismen, verlässliche Investitionsbedingungen und eine langfristig planbare Lade- und Betankungsinfrastruktur. Bestehende nationale Programme – eMove, EBIN (Busse), ENIN (Nutzfahrzeuge), LADIN (Ladeinfrastruktur) – bilden eine wichtige Grundlage, die europäisch ergänzt werden sollte. Ebenso sind nicht straßenzugelassene Fahrzeuge (z. B. Flurfördergeräte) sowie alternative Kraftstoffe wie HVO einzubeziehen.

VÖWG-Positionen im Detail

In diesem Abschnitt werden wir die oben bereits cursorisch herausgearbeiteten VÖWG-Positionen ausführlicher behandeln.

Keine Doppelgleisigkeiten – Anerkennung bestehender Regularien

Öffentliche Unternehmen sind bereits durch die Clean Vehicles Directive (CVD) und deren nationale Umsetzung im Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) verpflichtet, verbindliche Mindestanteile sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge einzuhalten. Diese Vorgaben stellen für kommunale Betreiber einen erheblichen organisatorischen und finanziellen Kraftakt dar. Zusätzliche Quoten, neue Berichtspflichten oder parallele Regulierungsebenen würden daher nicht nur Doppelgleisigkeiten erzeugen, sondern auch den Verwaltungsaufwand unverhältnismäßig erhöhen. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass kommunale Fuhrparks nur einen verschwindend geringen Anteil am gesamten Fahrzeugbestand ausmachen und ihre Potenziale zur Emissionsminderung bereits weitgehend ausgeschöpft werden. Der größte Hebel liegt bei großen privaten Flotten, insbesondere im Güter- und Logistiksektor. Maßnahmen, die diese Akteure adressieren, entfalten deutlich höhere Wirkungen als zusätzliche Auflagen für öffentliche Unternehmen. Hinzu kommt, dass mit der Clean Vehicles Directive und den verbindlichen CO₂-Emissionsstandards für neue schwere Nutzfahrzeuge bereits ein klarer Rechtsrahmen existiert. Insbesondere das Zero-Emission-Mandat für städtische Busse gibt einen eindeutigen Weg vor. Bevor neue Vorgaben für Unternehmensflotten geschaffen werden, sollte das Ende der ersten Berichtsperiode der CVD abgewartet und auf dieser Grundlage eine sachgerechte Evaluierung vorgenommen werden. Nur so lässt sich vermeiden, dass ein neuer Rechtsrahmen den bestehenden Regelungen widerspricht oder administrativen Mehraufwand erzeugt. Vor diesem Hintergrund ist es wesentlich, den bestehenden Regulierungsrahmen konsequent anzuerkennen, unnötige Überschneidungen zu vermeiden und den Abbau überbordender Bürokratie in den Mittelpunkt zu stellen. Eine kohärente Regulierung, die klare Prioritäten setzt und Ressourcen auf jene Bereiche konzentriert, in denen die größten Emissionsminderungen erzielt werden können, ist für die Zielerreichung unerlässlich.

Technische und organisatorische Grenzen

Die vollständige Dekarbonisierung kommunaler Fuhrparks ist in vielen Einsatzbereichen derzeit technisch nicht möglich. Für zentrale Aufgaben der Daseinsvorsorge – etwa in der Abfallentsorgung, im Winterdienst oder bei Notfall- und Kriseneinsätzen – stehen auf absehbare Zeit keine marktreifen emissionsfreien Alternativen zur Verfügung. Versorgungssicherheit und Aufgabenerfüllung müssen jedoch jederzeit gewährleistet bleiben. Besondere Bedeutung kommt der Krisenvorsorge zu. Kommunale Unternehmen müssen auch bei Blackouts, Hochwasserereignissen oder vergleichbaren Störfällen einsatzfähig bleiben. Solange hierfür keine emissionsfreien Fahrzeuge existieren, sind konventionelle Antriebe unverzichtbar. Hinzu kommt, dass einzelne Spezialfahrzeuge über eine technische Lebensdauer weit über 2040 hinaus verfügen. Ein vorzeitiges Ausscheiden dieser Fahrzeuge wäre ökologisch und ökonomisch nicht vertretbar. Besonders betroffen sind Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit Spezialaufbauten – etwa für den Betrieb von Aggregaten oder Hebezeugen – sowie Störungs- und Notdienste. Für diese Fahrzeugtypen sind derzeit keine technisch gleichwertigen emissionsfreien Alternativen verfügbar. Eine neue Regulierung muss deshalb klar definierte Ausnahmetatbestände vorsehen, damit die Funktionsfähigkeit zentraler Dienste gewährleistet bleibt. Auch die unzureichende Marktverfügbarkeit und Lieferfähigkeit alternativer Antriebe erschwert eine vorausschauende Planung. In einzelnen Segmenten sind die Stückzahlen gering, die Lieferzeiten lang und die Betriebssicherheit nicht ausreichend erprobt. Für kommunale Betreiber bedeutet dies, dass eine vollständige Umstellung weder planbar noch praktikabel ist. Darüber hinaus stellen die erheblichen Mehrkosten emissionsfreier Fahrzeuge ein strukturelles Problem dar. Die Grundsätze von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit geraten damit in Konflikt. Ohne entsprechende Ausgleichsmechanismen wäre eine Transformation für viele Betreiber nicht finanzierbar. Schließlich ist auch die Lade- und Betankungsinfrastruktur nicht in ausreichendem Maße vorhanden, was eine verlässliche Integration in den Betrieb zusätzlich erschwert. Vor diesem Hintergrund sind differenzierte Ausnahmeregelungen für technisch nicht substituierbare Fahrzeuge zwingend erforderlich. Nur so können die Klimaziele mit den realen Rahmenbedingungen der kommunalen und öffentlichen Umsetzer im Sinne der Daseinsvorsorge in Einklang gebracht werden.

Förderpolitik und Infrastruktur als entscheidender Hebel

Die Transformation hin zu emissionsfreien Fahrzeugflotten lässt sich nicht allein durch neue Pflichten erreichen, sondern erfordert gezielte finanzielle und infrastrukturelle Unterstützung. Entscheidend ist eine Förderpolitik, die Planungssicherheit bietet, bestehende Programme stärkt und Investitionen in neue Technologien ermöglicht. Bestehende nationale Förderinstrumente – wie eMove, EBIN für Busse, ENIN für Nutzfahrzeuge und LADIN für Ladeinfrastruktur – bilden bereits eine solide Grundlage. Diese Programme sollten durch europäische Mittel

gezielt ergänzt werden, um Synergien zu nutzen und die Skalierbarkeit zu erhöhen. Nur durch verlässliche und langfristig angelegte Förderlinien können kommunale und öffentliche Unternehmen die erheblichen Mehrkosten emissionsfreier Fahrzeuge bewältigen, die mit Grundsätzen von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit sonst nicht vereinbar wären. Neben direkten Förderungen sind langfristige steuerliche Anreize von hoher Relevanz. Diese sollten bis mindestens 2035 Bestand haben, um Planungssicherheit zu schaffen. Häufige Änderungen – wie jüngst bei der motorbezogenen Versicherungssteuer für batterieelektrische Fahrzeuge oder bei der Aufhebung der NoVA-Befreiung für bestimmte Fahrzeugklassen – erschweren die kaufmännische Planung erheblich und konkreteren Investitionsentscheidungen. Von zentraler Bedeutung ist zudem der Aufbau einer leistungsfähigen Lade- und Betankungsinfrastruktur. Standardisierte Zugänge, ausreichende Netzkapazitäten und verlässliche Versorgung mit grünem Strom und Wasserstoff sind Grundvoraussetzungen, um kommunale Flotten im Regelbetrieb einsetzen zu können. Ohne diese Infrastruktur können Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge nicht nachhaltig wirken. Darüber hinaus müssen auch nicht straßenzugelassene Fahrzeuge – etwa schwere Flurfördergeräte in Logistik- und Hafenbetrieben – berücksichtigt werden. Für diese Fahrzeugkategorien besteht ebenfalls erheblicher Finanzierungsbedarf. Kurzfristig können alternative Kraftstoffe wie HVO einen Beitrag zur Emissionsminderung leisten; mittelfristig ist jedoch die Elektrifizierung dieser Fahrzeugflotten entscheidend. Schließlich darf die Verkehrswende nicht auf Unternehmensflotten allein beschränkt bleiben. Investitionen in den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr sind von grundlegender Bedeutung, da sie systemisch zur Emissionsreduktion beitragen und gleichzeitig Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und soziale Teilhabe sichern. Ein weiterer Schlüsselfaktor für die Transformation ist der standardisierte Zugang zu Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturdaten. Nur wenn kommunale Betreiber Zugriff auf Echtzeitdaten zur Nutzung und Verfügbarkeit haben, können Fuhrparks effizient gesteuert und Investitionen optimal genutzt werden. Es bleibt offen, ob die aktuelle Ausgestaltung der AFI-Verordnung und des EU Data Act diese Anforderungen erfüllt. Deshalb sollten verbindliche Vorgaben für interoperable Schnittstellen und Datenstandards in die Regulierung aufgenommen werden.

Fazit

Die Initiative zu sauberen Unternehmensfahrzeugen adressiert grundsätzlich einen wichtigen Hebel für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, da Unternehmensflotten einen maßgeblichen Anteil an den Neuzulassungen in Europa ausmachen. Für die öffentlichen und kommunalen Anbieter – also die Daseinsvorsorge in Österreich – ist jedoch wesentlich, dass bestehende Verpflichtungen, technische Grenzen und finanzielle Realitäten angemessen berücksichtigt werden. Kommunale und öffentliche Unternehmen leisten bereits heute substanzielle Beiträge zur Dekarbonisierung durch die Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) und des nationalen Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG). Zusätzliche Vorgaben würden nicht nur Doppelgleisigkeiten schaffen, sondern auch die finanzielle Belastung der öffentlichen Hand unverhältnismäßig erhöhen. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind vielmehr gezielte Fördermechanismen, klare Ausnahmeregelungen und verlässliche Investitionsbedingungen erforderlich. Die vorgeschlagene Verordnung kann nur dann einen wirksamen Beitrag leisten, wenn sie ambitionierte Klimaziele mit praktischer Umsetzbarkeit verbindet. Dazu gehört eine klare Differenzierung zwischen den großen privaten Flotten, die den größten Hebel darstellen, und den kommunalen Unternehmen, deren primäre Aufgabe die Sicherstellung der Daseinsvorsorge ist.

Inhaltliche Verantwortung

Jeremias Jobst, MA MSc (WU)	Teamleitung Verkehrspolitik +43-1-4082204-26 jeremias.jobst@voewg.at
Pia Zekay, MA	Referentin Verkehrspolitik +43-1-4082204-17 pia.zekay@voewg.at