

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ist gemäß Artikel 3 am 1. August 2019 in Kraft getreten.

Hintergrund für den Erlass der Richtlinie (EU) 2019/1161 ist eine Ex-post-Evaluierung der Richtlinie 2009/33/EG, wonach diese bisher keine Anreize für die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge beinhaltete. Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/1161 verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis zum 2. August 2021 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich sind, um der Richtlinie (EU) 2019/1161 nachzukommen. Die Maßnahmen zur Umsetzung sind ab dem 2. August 2021 anzuwenden.

Im Fokus der Richtlinie (EU) 2019/1161 steht das Bestreben, einen Nachfrageimpuls von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien, Straßenfahrzeugen zu fördern und somit die Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren. Durch den Beitrag zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen werden die politischen Ziele in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz gestärkt und die öffentliche Verwaltung wird ihrer Vorbildfunktion gerecht. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Nachfrage von sauberen Straßenfahrzeugen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum im Verkehrssektor beitragen.

Zu diesem Zweck enthält die Richtlinie insbesondere folgende Maßnahmen:

1. Aufnahme verbindlicher Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge für die Beschaffung von als „sauber“ definierten Straßenfahrzeugen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen einschließlich Bussen, deren Einhaltung durch die Mitgliedstaaten der Europäische Union sicherzustellen ist;
2. Erweiterung des sachlichen Anwendungsbereichs, der neben dem Abschluss von Verträgen über den Kauf auch das Leasing und die Anmietung von Straßenfahrzeugen einbezieht; des Weiteren wurde der Anwendungsbereich auf weitere Beschaffungsverfahren ausgeweitet: die neuen Vorschriften gelten

nun für ein breiteres Spektrum von Dienstleistungen, einschließlich öffentlicher Straßenverkehrsdienste, Personensonderverkehrsdienste, der Müllabfuhr/Abfallentsorgung sowie Post- und Paketzustelldienste;

3. Einführung umfassender Berichtspflichten für die Mitgliedstaaten.

Ziel des vorliegenden Gesetzes ist die Umsetzung der sich aus der novellierten Richtlinie 2009/33/EG ergebenden Vorgaben in deutsches Recht.

B. Lösung

Erlass eines Gesetzes zur Schaffung eines Rechtsrahmens für die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität.

C. Alternativen

Keine. Deutschland hat nach den unionsrechtlichen Vorgaben keinen inhaltsbezogenen Handlungsspielraum und muss daher die unionsseitig verbindlich geregelten Verpflichtungen in nationales Recht umsetzen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Einzelplan 04 – Bundeskanzlerin und Bundeskanzleramt

Für das BKAm und den Geschäftsbereich werden für den Einzelplan 04 folgende Mehrausgaben für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz kalkuliert: 556 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 573 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 590 000 Euro im Haushaltsjahr 2023, 608 000 Euro im Haushaltsjahr 2024, 626 000 Euro im Haushaltsjahr 2025, 680 000 Euro im Haushaltsjahr 2026, 701 000 Euro im Haushaltsjahr 2027, 722 000 Euro im Haushaltsjahr 2028, 744 000 Euro im Haushaltsjahr 2029 und 766 000 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Einzelplan 05 – Auswärtiges Amt

Der inländische Fuhrpark und Infrastruktur des Auswärtigen Amtes ist bereits vollumfänglich auf die Beschaffung emissionsarmer Straßenfahrzeuge inkl. der erforderlichen Ladeinfrastruktur umgestellt, daher entstehen keine absehbaren Mehrausgaben ab Sommer 2021.

Hinsichtlich des Fuhrparks an den EU-Auslandsvertretungen des Auswärtigen Amtes im Einzelplan 05 konzentrieren sich die Mehrausgaben auf Beschaffungen von Dienst-KfZ für den Einsatz an den Auslandsvertretungen. Für den Auslands-Fuhrpark kommen folgende Mehrausgaben in Betracht: 102 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 105 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 108 000 Euro im Haushaltsjahr 2023, 111 000 Euro im Haushaltsjahr 2024, 115 000 Euro im Haushaltsjahr 2025, 118 000 Euro im Haushaltsjahr 2026; 122 000 Euro im Haushaltsjahr 2027; 126 000 Euro im Haushaltsjahr 2028, 130 000 Euro im Haushaltsjahr 2029 und 134 000 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Einzelplan 06 – BMI

Für den Einzelplan 06 (BMI mit Geschäftsbereich) entstehen insgesamt ca. 364 905 000 Euro an Mehrausgaben (für Kfz-Umstellung: ca. 51 025 000 Euro, für (Lade-)Infrastruktur: ca. 313 880 000 Euro).

Es werden folgende zusätzliche Planstellen benötigt: 0,5 x A8, 2 x A13g, 4 x A13h, 3 x A 14.

Einzelplan 07 – BMJV

Im Einzelplan 07 entstehen Mehrausgaben für Gerichte und Behörden im Geschäftsbereich des BMJV für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz in Höhe von 169 300 Euro in den Haushaltsjahren 2022 bis einschließlich 2030. Hinsichtlich der Kosten für die Ladeinfrastruktur ist von einer Gesamtsumme von mindestens 70 000 Euro auszugehen. Insgesamt ist daher mit Mehrausgaben in Höhe von mindestens 239 300 Euro jährlich bis einschließlich 2030 zu rechnen.

Einzelplan 08 - BMF

Für die Bundesfinanzverwaltung als Normadressat entstehen im Einzelplan 08 Mehrausgaben für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz (handelsübliche Fahrzeuge) bis zum Jahr 2030 in Höhe von 68 200 000 Euro.

Diese verteilen sich wie folgt: in Höhe von 6 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 6 100 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 6 300 000 Euro im Haushaltsjahr 2023 und 6 500 000 Euro im Haushaltsjahr 2024, 6 700 000 Euro im Haushaltsjahr 2025, 6 900 000 Euro im Haushaltsjahr 2026, 7 100 000 Euro im Haushaltsjahr 2027, 7 300 000 Euro im Haushaltsjahr 2028, 7 500 000 Euro im Haushaltsjahr 2029 und 7 800 000 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Für die Tank- und Ladeinfrastruktur der sauberen und energieeffizienten Fahrzeuge werden im Einzelplan 08 darüber hinaus Ausgaben in noch nicht quantifizierbarer Höhe anfallen.

Einzelplan 09 – BMWi

Für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie einschließlich des Geschäftsbereichs entstehen im Einzelplan 09 in den nächsten 10 Jahren voraussichtlich Mehrausgaben in Höhe von insgesamt 2 805 000 Euro.

Diese verteilen sich wie folgt: 246 088 Euro im Haushaltsjahr 2021, 196 202 Euro im Haushaltsjahr 2022, 225 572 Euro im Haushaltsjahr 2023, 248 321 Euro im Haushaltsjahr 2024, 284 435 Euro im Haushaltsjahr 2025, 294 311 Euro im Haushaltsjahr 2026, 337 250 Euro im Haushaltsjahr 2027, 337 997 Euro im Haushaltsjahr 2028, 329 724 Euro im Haushaltsjahr 2029, 304 818 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Einzelplan 10 - BMEL

Für das BMEL und den Geschäftsbereich als Normadressat entstehen im Einzelplan 10 Mehrausgaben für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz (handelsübliche Fahrzeuge) in Höhe von mindestens 347 700 Euro im Haushaltsjahr 2021; 345 500 Euro im Haushaltsjahr 2022; 409 800 Euro im Haushaltsjahr 2023; 299 200 Euro im Haushaltsjahr 2024; 297 100 Euro im Haushaltsjahr 2025; 310 600 Euro im Haushaltsjahr 2026; 285 000 Euro im Haushaltsjahr 2027; 299 000 Euro im Haushaltsjahr 2028; 285 000 Euro im Haushaltsjahr 2029; 299 200 T Euro im Haushaltsjahr 2030.

Einzelplan 11 – BMAS

Beim BMAS im Einzelplan 11 entstehen für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge Mehrausgaben in Höhe von ca. 55 600 Euro im Haushaltsjahr 2022 sowie ca. 49 000 Euro im Haushaltsjahr 2023. Ab dem Haushaltsjahr 2024 reduzieren sich die Mehrausgaben auf ca. 31 000 Euro.

Für die Bereitstellung der erforderlichen Tank- und Ladeinfrastruktur entstehen einmalige Anschaffungskosten von ca. 116 950 Euro sowie anschließend jährliche Wartungskosten von ca. 1 840 Euro. Im Geschäftsbereich werden personellen

Mehrausgaben von 1,5 Stellen gD einschließlich dazugehöriger Sachmittel erwartet.

Einzelplan 12 – BMVI

Mehrausgaben für die Beschaffung von Dienst-PKW werden im BMVI im Einzelplan 12 auf Grund des Gesetzes nicht erwartet. Die Beschaffungsquote wird im gesamten Geschäftsbereich des BMVI bereits jetzt umgesetzt.

Einzelplan 14 – BMVg

In den Jahren 2021 bis 2024 entstehen im Einzelplan 14 nach heutigem Stand Mehrausgaben für die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen, die für die Errichtung der Ladevorrichtungen erforderlich sind. Zudem entstehen Ausgaben für die Differenz der höheren Bereitstellungskosten für Elektrofahrzeuge im Vergleich zu den Bereitstellungskosten herkömmlicher Verbrennerfahrzeuge. Die angegebenen Ausgaben sind Schätzungen auf Basis bisheriger Erfahrungswerte.

Es entstehen voraussichtlich Mehrausgaben für Infrastruktur in Höhe von 20 000 000 Euro, die sich wie folgt aufteilen: 4 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 4 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 4 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2023 Euro, 8 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2024.

Für die Differenzkosten hinsichtlich Fahrzeuge entstehen Mehrausgaben in Höhe von insgesamt 7 726 000 Euro, die sich wie folgt aufteilen: 415 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 1 462 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 2 448 000 Euro im Haushaltsjahr 2023, 3 401 000 Euro im Haushaltsjahr 2024.

Einzelplan 15 – BMG

Der Fuhrpark des BMG hält bereits jetzt die Mindestziele für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge ein. Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben im Einzelplan 15 sind daher durch das Gesetz nicht zu erwarten.

Einzelplan 16 – BMU

Es wird davon ausgegangen, dass allein gesetzestbedingt keine weiteren Mehrausgaben im BMU inkl. Geschäftsbereich im Einzelplan 16 entstehen. Der Fuhrpark des BMU hält bereits jetzt die Mindestziele für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge ein, zusätzliche Kosten in der Beschaffung entstehen dadurch nicht. Sofern im weiteren Verfahren (z.B. Verwaltungsvorschrift) andere Quoten festgelegt werden sollten, wäre diese Aussage zu ändern.

Einzelplan 17 – BMFSFJ

Es wird davon ausgegangen, dass im BMFSFJ einschließlich der Geschäftsbehörden keine zusätzlichen Mehrausgaben entstehen. Der Fuhrpark des BMFSFJ erfüllt bereits die im Gesetz genannten Mindestziele für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge. Für die Schaffung nötiger Ladeinfrastruktur lassen sich die Kosten noch nicht abschätzen.

Einzelplan 19 – Bundesverfassungsgericht

Das Bundesverfassungsgericht erfüllt bereits heute die Vorgaben. Eventuell dennoch zu erwartende Mehrausgaben können nicht beziffert werden.

Durch die Schaffung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur werden Kosten von ca. 24 000 Euro entstehen, die in den Haushaltsjahren ab 2022 im Einzelplan 19 zu etatisieren sind.

Einzelplan 20 – BRH

Im Einzelplan 20 des Bundesrechnungshofes entstehen keine Mehrausgaben.

Einzelplan 21 – BfDI

Für den BfDI als Normadressat entstehen im Einzelplan 21 überschlägig Mehrausgaben für das Leasing von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz (handelsübliche Fahrzeuge) in Höhe von 2.000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 5.300 Euro im Haushaltsjahr 2022, 5.500 Euro im Haushaltsjahr 2023 und 5.600 Euro im Haushaltsjahr 2024. Für die Bereitstellung der Infrastruktur (insbes. Ladesäulen und Anschlüsse) ist für die Haushaltsjahre 2021 und 2022 jeweils mit Kosten in Höhe von 5.000 Euro zu rechnen.

Einzelplan 23 – BMZ

Das BMZ erfüllt die im Gesetzentwurf genannte Quote, insofern werden für den Geschäftsbereich des BMZ keine zusätzlichen Haushaltsmittel benötigt.

Einzelplan 30 – BMBF

Im Einzelplan 30 des BMBF entstehen keine Mehrausgaben.

Der durch die Umsetzung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln für die Bundesressorts soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Vorgaben ergeben einen Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in Höhe von ca. 280 000 Euro jährlich, wobei in den ersten zehn Jahren der Umsetzung bis 2030 mit einem durchschnittlichen Kostenaufwand von 180 000 Euro jährlich gerechnet wird.

Davon entstehen Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Höhe von 76 000 Euro jährlich.

Es entstehen zudem einmalige Kosten in Höhe von 94 000 Euro, die innerhalb von zehn Jahren anfallen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung des Bundes entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1 290 000 Euro, wobei in den ersten zehn Jahren mit einem Kostenaufwand von 1 110 000 Euro jährlich gerechnet wird.

Einmalig entstehen Kosten in Höhe von 2 360 000 Euro, die innerhalb von zehn Jahren anfallen.

Für die Verwaltung der Länder und Kommunen entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 370 000 000 bis zu 540 000 000 Euro, wobei in den

ersten zehn Jahren bis 2030 mit durchschnittlichen jährlichen Kosten in Höhe von 163 000 000 bis zu 333 000 000 Euro gerechnet wird. Es entstehen zusätzlich einmalige Kosten innerhalb von 10 Jahren von 1 620 000 000 Euro.

Die Ausgaben werden durch Einsparungen an anderer Stelle ausgeglichen.

F. Weitere Kosten

Kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage aufgrund betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen sollen vermieden werden. Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreinsniveau sind daher voraussichtlich nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 17. März 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom
20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung
sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung
vergaberechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist
als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich
Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der
als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften*

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

**Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
(Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG)**

§ 1

Allgemeiner Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz regelt Mindestziele bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen, für die diese Straßenfahrzeuge eingesetzt werden, durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.
- (2) Soweit in diesem Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes nichts anderes geregelt ist, sind die allgemeinen vergaberechtlichen Vorschriften anzuwenden.

§ 2

Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. „öffentlicher Auftraggeber“ ein öffentlicher Auftraggeber im Sinne von § 99 Nummer 1 bis 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen;
2. „Sektorenauftraggeber“ ein Auftraggeber im Sinne von § 100 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, mit der Maßgabe, dass für den Linienverkehr gemäß §§ 13 in Verbindung mit 42 Personenbeförderungsgesetz erteilte Genehmigungen keine besonderen oder ausschließlichen Rechte gemäß § 100 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen darstellen;
3. „Straßenfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M oder N gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1);

* Die Artikel 1, 2 und 3 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116).

4. „sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M1, M2 oder N1 einschließlich Personenkraftwagen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Unterbuchstabe i und ii, Buchstabe b Unterbuchstabe i der Verordnung (EU) 2018/858, dessen Auspuffemissionen den in der Tabelle der Anlage 1 angegebenen Wert in CO₂ g/km nicht übersteigen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in der Tabelle der Anlage 1 festgelegten Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen;
5. „sauberes schweres Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M3, N2 oder N3 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Unterbuchstabe iii, Buchstabe b Unterbuchstabe ii und iii der Verordnung (EU) 2018/858, das mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 (ABl. L 114 vom 4.5.2018, S. 1) geändert worden ist, betrieben wird, ausgenommen Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, für die gemäß Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, L 311 vom 25.9.2020, S. 11) eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist; bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Brennstoffen vermischt werden;
6. „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Nummer 5
 - a) ohne Verbrennungsmotor oder
 - b) mit einem Verbrennungsmotor,
 - aa) der weniger als 1 g CO₂/kWh, gemessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1, L 200 vom 31.7.2009, S. 52), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1242 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202) geändert worden ist, und der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1, L 239 vom 15.9.2015, S. 190), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1181 (ABl. L 263 vom 12.8.2020, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils gültigen Fassung, ausstößt oder
 - bb) der weniger als 1 g CO₂/km, gemessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2018/858 (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) geändert worden ist, und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1, L 209 vom 12.8.2017, S. 63, L 56 vom 28.2.2018, S. 66, L 2 vom 6.1.2020, S. 113, L 338 vom 15.10.2020, S. 12), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/49 (ABl. L 17 vom 22.1.2020) geändert worden ist) in der jeweils gültigen Fassung ausstößt.

7. nachgerüstetes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das auf Grund einer Nachrüstung einem Fahrzeug im Sinne von Nummer 4, 5 oder 6 entspricht.

§ 3

Sachlicher Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt für die Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber durch

1. Verträge über den Kauf, das Leasing oder die Anmietung von Straßenfahrzeugen, sofern die Auftraggeber zur Anwendung eines der folgenden Vergabeverfahren verpflichtet sind:
 - a) einem Vergabeverfahren nach der Vergabeverordnung oder
 - b) einem Vergabeverfahren nach der Sektorenverordnung.
2. öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (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 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, hiervon ausgenommen sind Aufträge,
 - a) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 100 000 Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 300 000 Kilometer nicht übersteigt oder
 - b) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 200 000 Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 600 000 Kilometer nicht übersteigt, sofern es sich bei ihnen um Auftragnehmer handelt, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben.
3. Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gemäß der Tabelle der Anlage 2, sofern die Auftraggeber zur Anwendung eines der folgenden Vergabeverfahren verpflichtet sind:
 - a) einem Vergabeverfahren nach der Vergabeverordnung oder
 - b) einem Vergabeverfahren nach der Sektorenverordnung.

§ 4

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz ist nicht anzuwenden auf

1. landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/519 (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 42) geändert worden ist,
2. zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, L 77 vom 23.3.2016, S. 65, L 64 vom 10.3.2017, S. 116), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist,
3. Kettenfahrzeuge,
4. Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die
 - a) für die Verrichtung von Arbeiten entwickelt und gebaut wurden und die bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und

- b) keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind,
5. für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Fahrzeuge der Klasse M3 mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz ohne vorgesehene Stehplätze und mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.
 6. Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Bundeswehr entwickelt und gebaut oder dafür angepasst wurden,
 7. Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen entwickelt und gebaut wurden und die weder für den Personen- noch für den Gütertransport geeignet sind,
 8. Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Zivil- und Katastrophenschutz, durch das Rettungswesen, durch die Feuerwehr oder durch die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zuständigen Behörden entwickelt und gebaut oder dafür angepasst wurden,
 9. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die zum Schutz beförderter Personen oder Güter gegen Beschuss und Anspregung geschützt sind,
 10. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung
 - a) der Klasse M, die zur Beförderung Kranker oder Verletzter bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet sind,
 - b) der Klasse M, die zur Beförderung von Leichen bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet sind,
 - c) der Klasse M1, die speziell konstruiert oder umgerüstet wurden, um eine oder mehrere Personen im Rollstuhl sitzend bei Fahrten auf der Straße aufnehmen zu können,
 - d) der Klasse N3, die nicht für die Güterbeförderung geeignet sind und die mit einem Kran mit einem zulässigen Lastmoment von mindestens 400 kNm ausgerüstet sind.
- (2) Abweichend von Absatz 1 Nummer 5 ist dieses Gesetz anzuwenden auf Fahrzeuge
1. der Klasse M3 mit klassischer Aufbauart der Klasse I mit einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Personen ohne den Fahrer, die so konstruiert sind, dass Bereiche für Stehplätze vorgesehen werden, um ein häufiges Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu ermöglichen,
 2. der Klasse M3 der Klasse A mit einer zulässigen Personenzahl von nicht mehr als 22 Personen ohne den Fahrer, die so konstruiert sind, dass stehende Fahrgäste befördert werden können, und die über Sitz- und Stehplätze verfügen.

§ 5

Einhaltung von Mindestzielen

(1) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber haben bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele insgesamt einzuhalten. Die Mindestziele bestimmen sich als Mindestprozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge und sauberer schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der gemäß § 3 in dem jeweiligen Referenzzeitraum beschafften sauberen leichten oder sauberen schweren Nutzfahrzeuge.

(2) Die Länder haben die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber zu überwachen. Die Länder können für ihren Zuständigkeitsbereich zulassen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele nicht einhalten müssen, soweit die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber innerhalb des Landes übererfüllt werden. Dabei müssen die Mindestziele nach § 6 innerhalb des jeweiligen Landes insgesamt eingehalten werden.

(3) Für die Einhaltung der Mindestziele können die Länder für ihren Zuständigkeitsbereich bei einer vorliegenden Untererfüllung oder Übererfüllung der Mindestziele zum Ausgleich ein gemeinsames Mindestziel bilden. Ein von den Ländern gemeinsam gebildetes Mindestziel muss das Erreichen der Mindestziele für alle in die Berechnung einbezogenen Länder sicherstellen. Die nähere Ausgestaltung des Verfahrens zur Bildung eines gemeinsamen Mindestziels kann im Wege einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den betroffenen Ländern geregelt werden.

§ 6

Geltung und Berechnung von Mindestzielen

(1) Bei der Beschaffung sauberer leichter Nutzfahrzeuge gelten für den Referenzzeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 sowie vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 die in der Anlage 1 jeweils genannten Emissionsgrenzwerte. Für den Anteil dieser Fahrzeuge an der Gesamtzahl der beschafften leichten Nutzfahrzeuge gilt in beiden Referenzzeiträumen jeweils ein Mindestziel von 38,5 Prozent. Die weitergehenden Verpflichtungen für die Bundesverwaltung bleiben davon unberührt.

(2) Bei der Beschaffung sauberer schwerer Nutzfahrzeuge gelten für ihren Anteil an der Gesamtzahl der beschafften schweren Nutzfahrzeuge folgende Mindestziele:

1. im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025:
 - a) für LKW der Fahrzeugklassen N2 und N3 10 Prozent,
 - b) für Busse der Fahrzeugklasse M3 45 Prozent.
2. im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030:
 - a) für LKW der Fahrzeugklassen N2 und N3 15 Prozent,
 - b) für Busse der Fahrzeugklasse M3 65 Prozent.

(3) Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse nach Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b muss durch die Beschaffung emissionsfreier Busse im Sinne des § 2 Nummer 6 erfüllt werden.

(4) Für die Berechnung der Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge ist das zu berücksichtigende Datum der Vergabe des öffentlichen Auftrages das Datum, an dem der Zuschlag erteilt wird.

(5) Bei Verträgen nach § 3 Nummer 1 wird für die Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge die Anzahl der im Rahmen jedes einzelnen Vertrages durch Kauf, Leasing oder Anmietung beschafften Straßenfahrzeuge berücksichtigt.

(6) Bei Aufträgen nach § 3 Nummer 2 und 3 wird für die Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge die Anzahl der Straßenfahrzeuge berücksichtigt, die für die Erbringung der Dienstleistung im Rahmen des betreffenden Auftrags eingesetzt werden sollen.

(7) Nachgerüstete Fahrzeuge können bei der Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für den Anteil sauberer leichter Nutzfahrzeuge, sauberer schwerer Nutzfahrzeuge oder emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl beschaffter leichter und schwerer Nutzfahrzeuge berücksichtigt werden.

(8) Werden für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2031 keine neuen Mindestziele festgelegt, gelten die in den Absätzen 1, 2 und 3 festgelegten Mindestziele fort.

§ 7

Aufgaben des Bundes und der Länder

(1) Der Bund und die Länder stellen für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicher, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber insgesamt die Mindestziele nach § 6 Absatz 1 bis 3 für die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen einhalten.

(2) Der Bund erlässt Verwaltungsvorschriften, die sicherstellen, dass die in § 5 benannten Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes erreicht werden. Dabei werden auch Verpflichtungen für die Bundesverwaltung nach dem Bundesklimaschutzgesetz und dem Klimaschutzprogramm 2030 berücksichtigt.

(3) Weitergehende Verpflichtungen für die Bundesverwaltung führen zu einem Übertreffen der Mindestziele.

§ 8

Dokumentationspflichten

(1) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber haben in den Vergabebekanntmachungen nach § 39 Absatz 1 der Vergabeverordnung und § 38 Absatz 1 Sektorenverordnung zu den Beschaffungen im Sinne von § 3, die ab dem 2. August 2021 an das Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union übermittelt werden, im Abschnitt VI.3) im Textfeld II.2.14) des jeweiligen Formulars in Anhang III und VI der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 der Kommission vom 11. November 2015 zur Einführung von Standardformularen für die Veröffentlichung von Vergabebekanntmachungen für öffentliche Aufträge und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 842/2011 (ABl. L 296 vom 12.11.2015, S. 1, L 172 vom 5.7.2015, S. 36) in der jeweils geltenden Fassung folgende Daten anzugeben:

1. die Anzahl aller Fahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen gemäß § 2 Nummer 3;
2. die Anzahl aller sauberen leichten Nutzfahrzeuge und sauberen schweren Nutzfahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen gemäß § 2 Nummer 4, und
3. die Anzahl aller emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen gemäß § 2 Nummer 5 in Verbindung mit Nummer 6.

(2) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber haben die Daten nach Absatz 1 ab dem 25. Oktober 2023 in der Tabelle 2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 zur Einführung von Standardformularen für die Veröffentlichung von Bekanntmachungen für öffentliche Aufträge und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 (ABl. L 272 vom 25.10.2019, S. 7) in der jeweils geltenden Fassung anzugeben.

(3) Für die Erfassung der Daten auf Grund der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Konzessionen über Personenverkehrsdienste mit Bussen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend.

§ 9

Berichterstattung und Datenübermittlung, Verordnungsermächtigung

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie der Europäischen Kommission nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie

2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116) Berichte über die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vor. Die Berichte müssen folgende Angaben enthalten:

1. getroffene Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161,
2. zukünftige Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161,
3. sonstige relevante Informationen zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161,
4. die Gesamtanzahl und Klassen der nach §§ 8 und 9 Absatz 3 Nummer 1 und 2 erfassten Fahrzeuge.

(2) Die Berichterstattung nach Absatz 1 erfolgt erstmals bis zu dem nach Artikel 10 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2019/1161 genannten Datum und danach jeweils im Abstand von drei Jahren.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, zum Zwecke der Berichterstattung nach § 9 Absatz 1 und zur Überprüfung, ob die Mindestziele nach § 5 eingehalten werden, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Folgendes zu regeln:

1. die Erhebung und Speicherung von Daten über Fahrzeugnachrüstungen nach § 6 Absatz 7,
2. die Erhebung und Speicherung von Daten nach § 8 Absatz 1, 2 und 3, sofern diese nicht über das jeweilige Formular im Anhang III und VI der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 in der jeweils geltenden Fassung oder über die Tabelle 2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 in der jeweils geltenden Fassung erhoben werden,
3. die Übertragung der Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission nach Absatz 1 auf eine andere Behörde des Bundes, eine Anstalt des öffentlichen Rechts des Bundes oder ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen des Bundes,
4. die Datenverarbeitungsbefugnisse, die zur Erfüllung der Berichtspflicht sowie zur Überprüfung, ob die Mindestziele nach § 5 eingehalten werden, erforderlich sind,

Soweit bei der Übertragung auf ein Unternehmen des Bundes hoheitliche Aufgaben betroffen sind, ist in der Rechtsverordnung dessen Beileihung auszusprechen.

(4) Die nach Absatz 3 erhobenen und aufbereiteten Daten können zum Zwecke der Überprüfung, ob die Mindestziele nach § 5 eingehalten werden, auf Antrag von der nach Absatz 3 bestimmten Stelle an Bundes-, Landes- oder Kommunalbehörden übermittelt werden.

(5) Bei der Übermittlung der Daten nach dieser Vorschrift ist sicherzustellen, dass

1. die Übermittlung verschlüsselt stattfindet,
2. die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen getroffen werden, um den Datenschutz und die Datensicherheit zu gewährleisten und
3. die nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Datenschutzbeauftragten die Möglichkeit zur Einsicht in die Protokolldaten auf Grund der Übermittlung der Daten haben.

§ 10

Anwendungsvorschrift

Dieses Gesetz gilt für Beschaffungen im Sinne des § 3, deren Auftragsbekanntmachung nach dem 2. August 2021 veröffentlicht wird oder bei denen nach dem 2. August 2021 zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert wird.

Anlage 1

(zu § 2 Nummer 4, § 6 Absatz 1)

Emissionsgrenzwerte für saubere leichte Nutzfahrzeuge

Fahrzeugklassen	2. August 2021 bis 31. Dezember 2025		1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030	
	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb ¹ als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte ²	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb ¹ als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte ²
M ₁	50	80 %	0	k. A.
M ₂	50	80 %	0	k. A.
N ₁	50	80 %	0	k. A.
1) Angegebene maximale Emissionswerte für die Anzahl ultrafeiner Partikel (PN) in #/km und Stickoxide (NO_x) in mg/km im praktischen Fahrbetrieb (RDE), wie in Nummer 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, gemäß Anhang IX der Richtlinie 2007/46 EG sowohl für vollständige als auch für innerstädtische RDE-Fahrten. 2) Die geltenden Emissionsgrenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung.				

Anlage 2

(zu § 3 Nummer 3)

Codes des gemeinsamen Vokabulars (CPV) für Dienstleistungen

CPV-Referenznummer	Beschreibung
60112000-6	Öffentlicher Verkehr (Straße)
60130000-8	Personensonderbeförderung (Straße)
60140000-1	Bedarfspersonenbeförderung
90511000-2	Abholung von Siedlungsabfällen
60160000-7	Postbeförderung auf der Straße
60161000-4	Paketbeförderung
64121100-1	Postzustellung
64121200-2	Paketzustellung

Artikel 2**Änderung der Vergabeverordnung**

Die Vergabeverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. November 2020 (BGBl. I S. 2392) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) In der Angabe zu Abschnitt 4 werden die Wörter „und von Straßenfahrzeugen“ gestrichen.
 - b) Die Angabe zu § 68 wird wie folgt gefasst:
„§ 68 (weggefallen)“.
2. In der Überschrift des Abschnittes 4 werden die Wörter „und von Straßenfahrzeugen“ gestrichen.
3. § 68 wird aufgehoben.
4. Die Anlagen 2 und 3 werden aufgehoben.

Artikel 3**Änderung der Sektorenverordnung**

Die Sektorenverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624, 657), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. November 2020 (BGBl. I S. 2392) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) In der Angabe zu Abschnitt 3 werden die Wörter „und von Straßenfahrzeugen“ gestrichen.
 - b) Die Angabe zu § 59 wird wie folgt gefasst:
„§ 59 (weggefallen)“.
2. In der Überschrift des Abschnittes 3 werden die Wörter „und von Straßenfahrzeugen“ gestrichen.
3. § 59 wird aufgehoben.
4. Die Anlagen 2 und 3 werden aufgehoben.

Artikel 4**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Die Artikel 2 und 3 treten am 2. August 2021 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Regelungen dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (sog. „Clean-Vehicles-Directive“).

Die Richtlinie (EU) 2019/1161 ist am 1. August 2019 in Kraft getreten. Artikel 2 Absatz 1 verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, bis zum 2. August 2021 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich sind, um der Richtlinie nachzukommen. Die Umsetzungsmaßnahmen sind ab dem 2. August 2021 anzuwenden.

Im Fokus der Richtlinie (EU) 2019/1161 steht das Bestreben, einen Nachfrageimpuls von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe zu fördern und somit die Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren sowie den Beitrag öffentlicher Beschaffungsstellen zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen zu stärken. Dies unterstreicht die Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Marktakzeptanz von sauberen Straßenfahrzeugen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum im Verkehrssektor beitragen.

Zu diesem Zweck enthält die Richtlinie insbesondere folgende Maßnahmen:

- Aufnahme verbindlicher Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge für die Beschaffung als „sauber“ definierte Straßenfahrzeuge, leichte und schwere Nutzfahrzeuge einschließlich Busse;
- Erweiterung des sachlichen Anwendungsbereichs, der neben dem Abschluss von Verträgen über den Kauf nun auch das Leasing und die Anmietung von Straßenfahrzeugen einbezieht. Des Weiteren wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie auf weitere Beschaffungsverfahren ausgeweitet. Die neuen Vorschriften gelten nun für ein breiteres Spektrum von Dienstleistungen, einschließlich öffentlicher Straßenverkehrsdienste, Personensonderverkehrsdienste, die Müllabfuhr/Abfallentsorgung sowie Post- und Paketzustelldienste;
- Einführung umfassender Berichtspflichten für die EU-Mitgliedstaaten.

Die Richtlinie (EU) 2019/1161 ist bis zum 2. August 2021 in nationales Recht umzusetzen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2019/1161 sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, die Rechtsvorschriften bis zum 2. August 2021 in nationales Recht umzusetzen.

Nach Artikel 1 der Richtlinie EU 2019/1161 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber beim Kauf bestimmter Straßenfahrzeuge die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und bestimmter Luftschadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer berücksichtigen. Hierdurch soll der Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge gefördert und belebt werden sowie der Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der EU verbessert werden.

Um dies zu erreichen, hat die EU für die Referenzzeiträume der Jahre 2021 bis 2025 und 2026 bis 2030 entsprechend für nach dem 2. August 2021 eingeleitete Wettbewerbs- und Vergabeverfahren gestaffelte Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe bei der Beschaffung und den Einsatz von bestimmten „sauberen“ leichten und schweren Nutzfahrzeugen festgelegt. Diese Mindestziele werden ausgedrückt als Mindestprozentsatz sauberer

leichter bzw. schwerer Nutzfahrzeuge jeweils an der Gesamtzahl der im Referenzzeitraum beschafften Straßenfahrzeuge, die dem Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/1161 unterfallen.

Obligatorisch ausgenommen vom Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/1161 sind landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge, zwei- oder dreirädrige und bestimmte vierrädrige Fahrzeuge, Kettenfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten und nicht zur Güter- oder Personenbeförderung geeignet, konstruiert und gebaut wurden. Zu diesen Fahrzeugen gehören insbesondere Straßeninstandhaltungsfahrzeuge, Fahrzeuge für Winterdienste (beispielsweise als Schneepflug) sowie Reinigungs- und Pflegedienste (beispielsweise Kehrmaschinen) mit dem Schwerpunkt bei der Arbeitsverrichtung.

Aufgrund des geringen technischen Reifegrads von emissionsarmen und -freien Reisebussen, der relativ geringen Rolle der Vergabe öffentlicher Aufträge in diesem Marktsegment und ihrer spezifischen betrieblichen Anforderungen, unterfallen Reisebusse nicht dem Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/1161.

Weiterhin können die Mitgliedstaaten zusätzlich fakultativ zur Vermeidung einer unverhältnismäßigen Belastung der öffentlichen Behörden und Betreiber die öffentliche Beschaffung bestimmter Fahrzeuge mit besonderen Merkmalen im Zusammenhang mit ihren betrieblichen Anforderungen von den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/1161 ausnehmen.

Zu diesen Fahrzeugen gehören u. a. gepanzerte Fahrzeuge, Krankenwagen, Leichenwagen, rollstuhlgerichte Fahrzeuge der Klasse M1, mobile Krane, Fahrzeuge, die hauptsächlich für die Verwendung auf Baustellen oder in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen entwickelt und gebaut wurden.

Zudem gehören hierzu Fahrzeuge, die eigens für die Benutzung durch die Bundeswehr, den Zivil- und Katastrophenschutz, das Rettungswesen, die Feuerwehr, die Polizeibehörden sowie des Zolls konzipiert und gebaut oder angepasst wurden.

Aufgrund der umfassenden und komplexen Änderung der Richtlinie 2009/33/EG sowie den damit verbundenen Erweiterungen des Anwendungsbereichs soll die Umsetzung der spezifischen Anforderungen an die Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe in Artikel 1 dieses Gesetzes in einem eigenständigen Rechtssetzungsakt erfolgen.

Wegen der dargestellten Komplexität kommt eine unmittelbare Änderung bzw. Anpassung der bisherigen Regelung der Umsetzung der derzeit noch geltenden Fassung der Richtlinie (EU) 2019/1161 in der Vergabeverordnung (§ 68) nicht in Betracht.

In Artikel 1 (Gesetz über die Einhaltung von Mindestzielen bei der Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge) erfolgt in den Paragraphen 1 bis 11 die Normierung der umsetzungsbedürftigen Bestimmungen der geänderten Richtlinie 2009/33/EG in nationales Recht.

Nach der Regelung des allgemeinen Anwendungsbereichs in § 1, wonach öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber erfasst werden, finden sich in § 2 die notwendigen Begriffsdefinitionen für die Anwendung des Gesetzes.

In den §§ 3 und 10 wird der sachliche und zeitliche Anwendungsbereich des Gesetzes normiert. Dies betrifft insbesondere die Regelung, unter welchen konkreten Voraussetzungen die Beschaffung von Straßenfahrzeugen unter Beachtung der unionsrechtlichen Vorgaben für die Anwendung von Vergabeverfahren unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fällt. Entsprechendes gilt für die Straßenfahrzeuge, die für die Erbringung von (öffentlichen) Dienstleistungsaufträgen für Verkehrsdienste verwendet werden sollen.

In § 4 wird geregelt, welche Fahrzeuge bereits obligatorisch nach Unionsrecht von der Einhaltung der Mindestziele für öffentliche Auftragsvergaben ausgenommen sind.

Zusätzlich wird in § 4 von der den EU-Mitgliedstaaten eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte Fahrzeugkategorien fakultativ vom Anwendungsbereich des Gesetzes auszunehmen. Dies betrifft beispielsweise neben Fahrzeugen der Streitkräfte bestimmte Fahrzeugkategorien, die für den Einsatz zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben vorgesehen sind, sowie Fahrzeuge mit bestimmter Zweckbestimmung, wie gepanzerte Fahrzeuge sowie solche zum Transport von Verletzten und Kranken.

Den Kern der Umsetzungsregelungen bilden die §§ 5 und 6, mit denen das Verfahren (Festlegung, Berechnung) zur Umsetzung der für die EU-Mitgliedstaaten jeweils prozentual unterteilt nach zwei Referenzzeiträumen bestimmten Mindestziele innerhalb Deutschlands geregelt wird.

Das Gesetz setzt hier vollumfänglich die in der Richtlinie (EU) 2019/1161 festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe im jeweiligen Anwendungsbereich des Gesetzes um. Dabei wird die föderale Organisationsstruktur innerhalb Deutschlands hinreichend beachtet, wonach die Ausübung der staatlichen Befugnisse und die Erfüllung der staatlichen Aufgaben grundsätzlich Sache der Länder ist.

Damit sollen unter Berücksichtigung der in der Richtlinie (EU) 2019/1161 unter Erwägungsgrund 19 genannten Belange bei der Umsetzung bzw. Einhaltung der Mindestziele verschiedene Faktoren, wie zum Beispiel länder-, regionen- oder metropolenbezogene Strukturunterschiede in Form von Wirtschaftskraft, Luftqualität oder Bevölkerungsdichte etc. berücksichtigt werden. Insoweit ergibt sich für die von Deutschland insgesamt einzuhaltenden Mindestziele eine von den Ländern für ihr Gebiet sowie vom Bund für die bundeseigene Verwaltung festzulegenden Mindestzielen zu bildende Gesamtquote (Bundesquote). Die gemäß Klimaschutzprogramm 2030 vereinbarten, ambitionierteren Mindestziele für die Bundesverwaltung sollen dabei zu einem Übertreffen der Bundesquote führen, jedoch nicht ermöglichen, dass in den Ländern Mindestziele nicht erreicht werden.

Zur besseren und sicherzustellenden Einhaltung der Mindestziele in Deutschland insgesamt wird den Ländern zudem die Möglichkeit eingeräumt, eine jeweils bestehende Über- oder Untererfüllung der Mindestziele durch einen Zusammenschluss unter bestimmten Voraussetzungen auszugleichen.

Des Weiteren erfolgt die konkrete Umsetzung der von der Europäischen Union prozentual festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe und deren Berechnung für zwei Referenzzeiträume bezogen auf die Zahl der Straßenfahrzeuge, die von den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern beschafft bzw. für die Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden sollen.

Schließlich gelten die Mindestziele des zweiten Referenzzeitraums weiter, sofern für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2031 keine neuen Mindestziele für Auftragsvergaben festgelegt werden.

§ 7 betrifft die grundsätzliche Aufgabenwahrnehmung des Bundes und der Länder nach diesem Gesetz und besagt, dass der Bund in einer Verwaltungsvorschrift die Anwendung der bereits für seinen Aufgabenbereich festgelegten ambitionierteren Mindestziele regelt.

§ 8 betrifft die Verpflichtung zur Erfassung bestimmter Daten, wie (Gesamt-)Anzahl und Klasse der beschafften und für die Erbringung von Dienstleistungen verwendeten Straßenfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen.

Die hiermit geregelten Dokumentationspflichten dienen der Sicherstellung der Einhaltung der festgelegten Mindestziele. Zur Erfassung und Übermittlung der betreffenden Daten sind diese für Beschaffungen gemäß § 3 übergangsweise ab dem 2. August 2021 nach der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 zu dokumentieren. Ab dem 25. Oktober 2023 erfolgt dann die Erfassung der Daten nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 („elektronische Formulare - eForms“) unter Verwendung der TED-Datenbank (Tenders Electronic Daily“ als Online-Version des Supplements zum Amtsblatt der Europäischen Union).

Schließlich können die konkreten Anforderungen und das Verfahren der Erfassung der Daten nach diesem Gesetz vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einvernehmlich durch Rechtsverordnung geregelt werden. Dies ist insbesondere erforderlich, da derzeit davon auszugehen ist, dass nicht alle für die Bewertung der Einhaltung der Mindestquoten erforderlichen Daten über TED erhoben werden können und daher eine ergänzende Erhebung vorzusehen ist.

§ 9 fasst die notwendigen Bestimmungen für die turnusgemäße Berichterstattung über die Umsetzungsmaßnahmen nach der Richtlinie (EU) 2019/1161 an die EU-Kommission sowie die Verpflichtungen zur Datenübermittlung und die Möglichkeit zur Erstellung von Statistiken zusammen.

Die Vorschrift normiert die Verpflichtung zur Berichterstattung über die Umsetzung der nach der Richtlinie (EU) 2019/1161 getroffenen Maßnahmen nach Art und Umfang sowie den regelmäßigen Turnus an die Europäische Kommission.

Zudem enthält die Norm eine Ermächtigung zur Übermittlung der Daten nach § 8 Absatz 4 an andere bzw. weitere Gebietskörperschaften.

Ferner werden noch die Zulässigkeit und Notwendigkeit der Datenverarbeitung unter Berücksichtigung entsprechender datenschutzrechtlicher Anforderungen normiert.

In Artikel 2 erfolgt die Aufhebung von § 68 Vergabeverordnung, dessen Regelungsgehalt wegen der Umsetzung der geänderten Richtlinie 2009/33/EG in dem Gesetz zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge obsolet geworden ist.

In Artikel 3 erfolgt entsprechend Artikel 2 die Aufhebung der durch dieses Gesetz ebenfalls obsolet gewordenen Regelung von § 59 Sektorenverordnung.

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

III. Alternativen

Der Erlass eines EU-Rechtsaktes in Form einer Richtlinie ist gemäß Artikel 288 Absatz 3 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union mangels unmittelbarer Geltung in den EU-Mitgliedstaaten im Hinblick auf den konkreten Regelungsgegenstand verbindlich in nationales Recht in Form eines Legislativ- oder Exekutivaktes umzusetzen.

Deutschland hat nach den unionsrechtlichen Vorgaben keinen inhaltsbezogenen Handlungsspielraum und muss daher die unionsseitig verbindlich geregelten Verpflichtungen in nationales Recht umsetzen.

Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der geänderten Richtlinie 2009/33/EG sowie den damit verbundenen Erweiterungen des Anwendungsbereichs kommt eine unmittelbare Änderung bzw. Anpassung der Vergabeverordnung (§ 68) nicht in Betracht. Insoweit bedarf es maßgeblich gestützt auf die Kompetenznorm im Bereich der Luftreinhaltung einer Umsetzung der spezifischen Anforderungen an die Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe in einem eigenständigen Rechtsetzungsakt.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zum Erlass des vorliegenden Gesetzes ergibt sich aus der Kompetenz des Bundes zur konkurrierenden Gesetzgebung im Bereich der Luftreinhaltung nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes.

Maßgebliches Ziel und Gegenstand des Gesetzes sind der Klimaschutz und damit der Schutz der natürlichen Zusammensetzung der Luft. Durch die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 soll ein Nachfrageimpuls von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe gesetzt und gefördert werden. Damit wiederum sollen die Emissionen im Verkehrsbereich reduziert und der Beitrag öffentlicher Beschaffungsstellen zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen gestärkt werden.

Mit der Umsetzung der auf Artikel 192 Absatz 1 (i. V. m. Artikel 191) des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gestützten Richtlinie (EU) 2019/1161 für den Bereich „Umweltpolitik“ sollen die verkehrsbedingten gesundheits- und umweltschädlichen Luftschadstoffemissionen erheblich verringert werden. Mit dem vorliegenden Gesetz werden im Wesentlichen Maßnahmen umgesetzt, die die Förderung sauberer Fahrzeuge zum Ziel haben.

Regelungen zur Reduktion von CO₂- und Luftschadstoffemissionen fallen anerkanntermaßen unter die Gesetzgebungskompetenz der Luftreinhaltung.

Zudem erfolgt die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes zum Erlass des vorliegenden Gesetzes auch aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes (Recht der Wirtschaft).

Das oben beschriebene Ziel des Gesetzes soll wie dargestellt durch eine entsprechende Steuerung der Vergabe von öffentlichen Aufträgen erreicht werden, um einen Nachfrageimpuls nach sauberen Fahrzeugen zu setzen. Der Begriff der Wirtschaft umfasst dabei wirtschaftsregulierende oder wirtschaftslenkende Normen, insbesondere sol-

che, welche die Vergabe von öffentlichen Aufträgen regeln. Diesem Rechtsgebiet sind auch gesetzliche Regelungen darüber zuzuordnen, in welchem Umfang der öffentliche Auftraggeber bzw. Sektorenauftraggeber bei der Vergabeentscheidung über die in § 97 Absatz 3 GWB ausdrücklich vorgesehenen Kriterien hinaus andere oder weitergehende Anforderungen an den Auftragnehmer stellen darf. Solche Anforderungen können auch in der Berücksichtigung umweltbezogener Vorgaben hinsichtlich der Emissionen von Straßenfahrzeugen bestehen.

Die bundeseinheitliche Regelung der Materie nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes ist gemäß Artikel 72 Absatz 2 Variante 2 des Grundgesetzes zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Nach allgemeiner Auffassung ist dies dann der Fall, wenn eine Vielzahl von Regelungen auf Länderebenen zu einer nicht hinnehmbaren Rechtszersplitterung führen würde. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine bundesgesetzliche Regelung zwingend erforderlich ist, um Sekundärrecht der Europäischen Union sachgerecht umzusetzen. Die Richtlinie (EU) 2019/1161 beinhaltet Vorgaben und Mindestziele zur Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge. Die Umsetzung dieser Vorgaben und Mindestziele kann sachgerecht nur auf Bundesebene erfolgen. Es braucht ein koordinierendes Tätigwerden, das die Einhaltung der Vorgaben und Mindestziele, die sich insgesamt an den Mitgliedstaat richten, auf gesamtstaatlicher Ebene einerseits sicherstellt und andererseits flexible Lösungen aufgrund regionaler Gegebenheiten zulässt. Eine eigenständige Umsetzung durch die Bundesländer würde diesem Erfordernis nicht gerecht, da diese nicht die Möglichkeit zu einer hinreichenden Abstimmung untereinander hätten.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge in nationales Recht. Deutschland ist hierzu gemäß Artikel 288 Absatz 3 AEUV verpflichtet. Das Gesetz verstößt nicht gegen völkerrechtliche Verträge.

VI. Gesetzesfolgen

Der Gesetzesentwurf führt dazu, dass zukünftig Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe bei der Beschaffung und den Einsatz von bestimmten „sauberen“ leichten und schweren Nutzfahrzeugen anzuwenden sind. Auf diese Weise wird der Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge gefördert und der Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge insbesondere im ÖPNV gesteigert. Dies dient der Einhaltung der Klimaziele der Bundesregierung und der Luftreinhaltung.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Gesetz dient der Umsetzung und Einhaltung klima- und umweltverkehrspolitischer Ziele der EU, in dem in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten bestimmte Mindestziele bei der Beschaffung bestimmter sauberer Straßenfahrzeuge eingehalten werden müssen.

Um diese Ziele zu erreichen, soll der Markt für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge in einfach handhabbarer Weise gefördert und belebt werden, um den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der EU und damit auch in Deutschland zu verbessern.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz trägt zur Erreichung der Ziele im Bereich Emissionen von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem durch die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 ein Nachfrageimpuls von sauberen, d.h. emissionsarmen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe gesetzt und gefördert werden soll. Damit wiederum werden die Emissionen im Verkehrsbereich reduziert.

Das Gesetz hat ggf. Auswirkungen auf den Bereich private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung (Indikator 9.1.), indem die Erhöhung der Nachfrage nach emissionsarmen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe und die damit verbundene Begünstigung einer breiteren

Marktakzeptanz von derartigen Fahrzeugen Wissenschaft und Wirtschaft ermutigen, ihre Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen in diesem Marktsegment zu verstärken. Dies begünstigt es, bewährte technologische Lösungen zu verbessern und im Entdeckungsverfahren neue Lösungen zu entwickeln.

Weitere Auswirkungen hat das Gesetz voraussichtlich auf den Bereich Endenergieverbrauch, insbesondere im Personenverkehr (Indikator 11.2.b) der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Denn die oben beschriebenen Impulse für die Verstärkung der Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen auf dem Gebiet der schadstoffarmen Straßenfahrzeuge werden neben der Effizienzsteigerung des Antriebs die gesamte Fahrzeugarchitektur in den Blick nehmen und die Effizienzpotenziale durch einen sparsameren Betrieb und die Optimierung der verkehrlichen Rahmenbedingungen heben.

Das Gesetz trägt zur Erreichung der Ziele im Bereich CO₂-Emissionen von handelsüblichen Kraftfahrzeugen der öffentlichen Hand (Indikator 12.3.b) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, weil bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber als Mindestziele bestimmte Quoten nach § 6 einzuhalten sind. Die Quoten bestimmen sich als Mindestprozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge, sauberer schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge jeweils an der Gesamtzahl der im Referenzzeitraum beschafften und in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallenden Straßenfahrzeuge.

Schließlich hat das Gesetz Auswirkungen auf den Bereich Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, weil es einen Beitrag zu einer rascheren Dekarbonisierung des Verkehrssektors leistet und damit eine zielgerichtete Maßnahme zum Klimaschutz darstellt.

Das Gesetz stellt ein wichtiges Instrument zum Schutz der Umwelt, insbesondere des Klimas, einschließlich der Einhaltung der Grenzen der ökologischen Belastbarkeit im regionalen und globalen Raum dar. Denn es zwingt dazu, im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe emissionsarme und emissionsfreie Straßenfahrzeuge zu bevorzugen und so zu einer Senkung der Treibhausgasemissionen beizutragen. Dies wiederum hat wegen der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand im Bereich des nachhaltigen Konsums – wie auch in § 15 Klimaschutzgesetz sowie im Klimaschutzprogramm 2030 vorgeschrieben – Einfluss auf das Beschaffungsverhalten anderer Besteller von Straßenfahrzeugen für deren Flotten und begünstigt so den Weg in eine emissionsarme und emissionsfreie Mobilität.

Insgesamt sind die mit dem vorliegenden Gesetz verbundenen Ziele mittel- bis langfristig von erheblicher Bedeutung für die Verbesserung der Klimabilanz im Verkehrssektor und die Regelungen insofern dauerhaft tragfähig.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Einzelplan 04 – Bundeskanzlerin und Bundeskanzleramt

Für das BKAm und den Geschäftsbereich werden folgende Mehrausgaben für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz kalkuliert: 556 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 573 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 590 000 Euro im Haushaltsjahr 2023, 608 000 Euro im Haushaltsjahr 2024, 626 000 Euro im Haushaltsjahr 2025, 680 000 Euro im Haushaltsjahr 2026, 701 000 Euro im Haushaltsjahr 2027, 722 000 Euro im Haushaltsjahr 2028, 744 000 Euro im Haushaltsjahr 2029 und 766 000 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Die Mehrausgaben für die Bereitstellung der erforderlichen Tank- und Ladeinfrastruktur können kurzfristig nicht ermittelt werden. Personelle Mehrausgaben im Bereich Vergabe einschl. Berichterstattung ergeben sich aktuell nicht.

Einzelplan 05 – Auswärtiges Amt

Der inländische Fuhrpark und Infrastruktur des Auswärtigen Amtes ist bereits vollumfänglich auf die Beschaffung emissionsarmer Straßenfahrzeuge inkl. der erforderlichen Ladeinfrastruktur umgestellt, daher entstehen keine absehbaren Mehrausgaben ab Sommer 2021.

Hinsichtlich des Fuhrparks an den EU-Auslandsvertretungen des Auswärtigen Amtes im Einzelplan 05 konzentrieren sich die Mehrausgaben auf Beschaffungen von Dienst-KfZ für den Einsatz an den Auslandsvertretungen. Für den Auslands-Fuhrpark kommen folgende Mehrausgaben in Betracht: 102 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 105 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 108 000 Euro im Haushaltsjahr 2023, 111 000 Euro im Haushaltsjahr 2024, 115 000 Euro im Haushaltsjahr 2025, 118 000 Euro im Haushaltsjahr 2026; 122 000 Euro im Haushaltsjahr 2027;

126 000 Euro im Haushaltsjahr 2028, 130 000 Euro im Haushaltsjahr 2029 und 134 000 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Mehrausgaben für die EU-Infrastruktur des Auswärtigen Amtes lassen sich nicht prognostizieren, da sie auch von der Entwicklung Infrastruktur im Gastland abhängig ist. Derzeit werden 55 Ladestationen des AA in den EU-Gastländern bereitgestellt. Insgesamt sind zusätzlich 12 Ladestationen noch geplant.

Im Bereich der Auftragsvergaben des Auswärtigen Amtes entstehen keine Folgekosten, da die gesetzlichen Regelungen insb. Auswirkungen auf die Markterkundung, die Ausgestaltung der Leistungsbeschreibung und die spätere Verwendung der Straßenfahrzeuge (insb. Ladeinfrastruktur, Wartung u.a.) haben. Diese Tätigkeiten sind allerdings beim jeweiligen Bedarfsträger angesiedelt und haben i.d.R. keine signifikanten Auswirkungen auf die Durchführung von Vergabeverfahren.

Einzelplan 06 – BMI

Für den Einzelplan 06 (BMI mit Geschäftsbereich) entstehen insgesamt ca. 364 905 000 Euro an Mehraufwendungen (für KfZ-Umstellung: ca. 51 025 000 Euro, für (Lade-)Infrastruktur: ca. 313 880 000 Euro).

Es werden folgende zusätzliche Planstellen benötigt: 0,5 x A8, 2 x A13g, 4 x A13h, 3 x A 14.

Einzelplan 07 – BMJV

Im Einzelplan 07 entstehen Mehrausgaben für Gerichte und Behörden im Geschäftsbereich des BMJV für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz in Höhe von 169.300 Euro in den Haushaltsjahren 2022 bis einschließlich 2030. Hinsichtlich der Kosten für die Ladeinfrastruktur ist von einer Gesamtsumme von mindestens 70.000 Euro auszugehen. Insgesamt ist daher mit Mehrausgaben in Höhe von mindestens 239.300 Euro jährlich bis einschließlich 2030 zu rechnen.

BMJV selbst erfüllt die im Gesetzentwurf genannte Quote für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz, sodass nach gegenwärtiger Einschätzung keine zusätzlichen Haushaltsmittel benötigt werden.

Einzelplan 08 - BMF

Für die Bundesfinanzverwaltung als Normadressat entstehen im Einzelplan 08 Mehrausgaben für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz (handelsübliche Fahrzeuge) bis zum Jahr 2030 in Höhe von 68 200 000 Euro.

Diese verteilen sich wie folgt: in Höhe von 6 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 6 100 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 6 300 000 Euro im Haushaltsjahr 2023 und 6 500 000 Euro im Haushaltsjahr 2024, 6 700 000 Euro im Haushaltsjahr 2025, 6 900 000 Euro im Haushaltsjahr 2026, 7 100 000 Euro im Haushaltsjahr 2027, 7 300 000 Euro im Haushaltsjahr 2028, 7 500 000 Euro im Haushaltsjahr 2029 und 7 800 000 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Die Mehrausgaben wurden mit Hilfe einer vereinfachten Kalkulation ermittelt, bei der davon ausgegangen wurde, dass zum Erreichen der Mindestquoten jährlich etwa 12,5% des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden müssen. Die dargestellten Mehrausgaben entsprechen der Differenz der Richtpreise für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und für batteriebetriebene Fahrzeuge.

Für die Tank- und Ladeinfrastruktur der sauberen und energieeffizienten Fahrzeuge werden darüber hinaus im Einzelplan 08 nicht quantifizierbare Mehrausgaben entstehen. Eine Quantifizierung der Mehrausgaben für die Infrastruktur ist derzeit nicht möglich, da diese insbesondere davon abhängig ist, welche Ladesystemen (z. B. Schnelllader, Wallboxsysteme) liegenschaftsabhängig beschafft, welche Beschaffungsart (z.B. Miete oder Kauf) im Einzelfall gewählt und wie das Verhältnis von Fahrzeugen und Ladesäulen ausgestaltet werden soll.

Einzelplan 09 – BMWi

Für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie einschließlich des Geschäftsbereichs entstehen im Einzelplan 09 in den nächsten 10 Jahren voraussichtlich Mehrausgaben in Höhe von insgesamt 2 805 000 Euro.

Diese verteilen sich wie folgt: 246 088 Euro im Haushaltsjahr 2021, 196 202 Euro im Haushaltsjahr 2022, 225 72 Euro im Haushaltsjahr 2023, 248 321 Euro im Haushaltsjahr 2024, 284 435 Euro im Haushaltsjahr 2025, 294 311 Euro im Haushaltsjahr 2026, 337 250 Euro im Haushaltsjahr 2027, 337 997 Euro im Haushaltsjahr 2028, 329 724 Euro im Haushaltsjahr 2029, 304 818 Euro im Haushaltsjahr 2030.

Einzelplan 10 – BMEL

Für das BMEL und den Geschäftsbereich als Normadressat entstehen im Einzelplan 10 Mehrausgaben für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz (handelsübliche Fahrzeuge) in Höhe von mindestens 347 700 Euro im Haushaltsjahr 2021; 345 500 Euro im Haushaltsjahr 2022; 409 800 Euro im Haushaltsjahr 2023; 299 200 Euro im Haushaltsjahr 2024; 297 100 Euro im Haushaltsjahr 2025; 310 600 Euro im Haushaltsjahr 2026; 285 000 Euro im Haushaltsjahr 2027; 299 200 Euro im Haushaltsjahr 2028; 285 000 Euro im Haushaltsjahr 2029; 299 200 Euro im Haushaltsjahr 2030. Die Mehrausgaben wurden anhand der voraussichtlichen Ersatzbeschaffungen in den betroffenen Haushaltsjahren ermittelt. Die dargestellten Mehrausgaben entsprechen der Differenz der Richtpreise für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und für batteriebetriebene Fahrzeuge.

Einzelplan 11 – BMAS

Beim BMAS im Einzelplan 11 entstehen für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge Mehrausgaben in Höhe von ca. 55 600 Euro in dem Haushaltsjahr 2022 sowie ca. 49 000 Euro in dem Haushaltsjahr 2023. Ab dem Haushaltsjahr 2024 reduzieren sich die Mehrausgaben auf ca. 31 000 Euro.

Für die Bereitstellung der erforderlichen Tank- und Ladeinfrastruktur entstehen einmalige Anschaffungskosten von ca. 116 950 Euro sowie anschließend jährliche Wartungskosten von ca. 1 840 Euro. Ob beim BMAS Mehrausgaben entstehen hängt davon ab, ob die bestehende Ladeinfrastruktur aufgrund des Gesetzes ausgebaut werden muss. Dies kann derzeit nicht beurteilt werden.

Im Geschäftsbereich wird ein personeller Mehraufwand von 1,5 Stellen gD einschließlich dazugehöriger Sachmittel erwartet. Im Übrigen sind keine Mehrausgaben zu erwarten.

Einzelplan 12 – BMVI

Mehrausgaben für die Beschaffung von Dienst-PKW werden im BMVI im Einzelplan 12 auf Grund des Gesetzes nicht erwartet. Die Beschaffungsquote wird im gesamten Geschäftsbereich des BMVI bereits jetzt umgesetzt.

Einzelplan 14 – BMVg

In den Jahren 2021 bis 2024 entstehen im Einzelplan 14 nach heutigem Stand Mehrausgaben für die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen, die für die Errichtung der Ladevorrichtungen erforderlich sind. Zudem entstehen Ausgaben für die Differenz der höheren Bereitstellungskosten für Elektrofahrzeuge im Vergleich zu den Bereitstellungskosten herkömmlicher Verbrennerfahrzeuge. Die angegebenen Ausgaben sind Schätzungen auf Basis bisheriger Erfahrungswerte.

Es entstehen voraussichtlich Mehrausgaben für Infrastruktur in Höhe von 20 000 000 Euro, die sich wie folgt aufteilen: 4 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 4 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 4 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2023 Euro, 8 000 000 Euro im Haushaltsjahr 2024.

Für die Differenzkosten hinsichtlich Fahrzeuge entstehen Mehrausgaben in Höhe von insgesamt 7 726 000 Euro, die sich wie folgt aufteilen: 415 000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 1 462 000 Euro im Haushaltsjahr 2022, 2 448 000 Euro im Haushaltsjahr 2023, 3 401 000 Euro im Haushaltsjahr 2024.

Einzelplan 15 – BMG

Der Fuhrpark des BMG hält bereits jetzt die Mindestziele für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge ein. Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben im Einzelplan 15 sind daher durch das Gesetz nicht zu erwarten.

Einzelplan 16 – BMU

Es wird davon ausgegangen werden, dass allein gesetzestbedingt keine weiteren Mehrausgaben im BMU inkl. Geschäftsbereich im Einzelplan 16 entstehen. Der Fuhrpark des BMU hält bereits jetzt die Mindestziele für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge ein, zusätzliche Kosten in der Beschaffung entstehen dadurch nicht. Sofern im weiteren Verfahren (z.B. Verwaltungsvorschrift) andere Quoten festgelegt werden sollten, wäre diese Aussage zu ändern.

Einzelplan 17 – BMFSFJ

Es wird davon ausgegangen, dass im BMFSFJ einschließlich der Geschäftsbereichsbehörden keine zusätzlichen Mehrausgaben entstehen. Der Fuhrpark des BMFSFJ erfüllt bereits die im Gesetz genannten Mindestziele für die

Beschaffung sauberer Fahrzeuge. Für die Schaffung nötiger Ladeinfrastruktur lassen sich die Kosten noch nicht abschätzen.

Einzelplan 19 – Bundesverfassungsgericht

Das Bundesverfassungsgericht erfüllt bereits heute die Vorgaben. Eventuell dennoch zu erwartende Mehrausgaben können nicht beziffert werden.

Durch die Schaffung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur werden Ausgaben von ca. 24 TEuro entstehen, die in den Haushaltsjahren ab 2022 im Einzelplan 19 zu etatisieren sind.

Einzelplan 20 – BRH

Im Einzelplan 20 des Bundesrechnungshofes entstehen keine Mehrausgaben.

Einzelplan 21 – BfDI

Für den BfDI als Normadressat entstehen im Einzelplan 21 überschlägig Mehrausgaben für das Leasing von sauberen und energieeffizienten Dienst-Kfz (handelsübliche Fahrzeuge) in Höhe von 2.000 Euro im Haushaltsjahr 2021, 5.300 Euro im Haushaltsjahr 2022, 5.500 Euro im Haushaltsjahr 2023 und 5.600 Euro im Haushaltsjahr 2024. Für die Bereitstellung der Infrastruktur (insbes. Ladesäulen und Anschlüsse) ist für die Haushaltsjahre 2021 und 2022 jeweils mit Kosten in Höhe von 5.000 Euro zu rechnen.

Einzelplan 23 – BMZ

Das BMZ erfüllt die im Gesetzentwurf genannte Quote, insofern werden für den Geschäftsbereich des BMZ keine zusätzlichen Haushaltsmittel benötigt.

Einzelplan 30 – BMBF

Im Einzelplan 30 des BMBF entstehen keine Mehrausgaben.

Der durch die Umsetzung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln für die Bundesressorts soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

4. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Vorgaben ergeben einen Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in Höhe von ca. 280 000 Euro jährlich, wobei in den ersten zehn Jahren der Umsetzung bis 2030 mit einem durchschnittlichen Kostenaufwand von 180 000 Euro jährlich gerechnet wird.

Die Kosten setzen sich zusammen zum einen aus Kosten für die Anschaffung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen für die Erbringung von Dienstleistungen für öffentliche Auftraggeber, um die jeweiligen Mindestziele zu erfüllen. Im Mittelpunkt steht hierbei die Beauftragung von Leistungen zur Post- und Paketbeförderung, weil die anderen durch das Gesetz angesprochenen Leistungen zumeist durch die öffentliche Hand selbst gestellt werden. Dabei wird von jährlich 26 bis 2026 bzw. 27 ab 2026 neu anzuschaffenden von außen aufladbare Elektrofahrzeuge oder Gasfahrzeugen (23 Fahrzeuge der Klasse N1, 0,8 bzw. 1,2 der Klasse N2 und 1,5 bzw. 2,2 der Klasse N3) für die Post- und Paketbeförderung ausgegangen, für die mit Mehrkosten für die Anschaffung der Fahrzeuge jeweils zwischen 3 000 (N1) und 35 000 Euro (N3) pro Fahrzeug für saubere Fahrzeuge der Klassen N1 bis N3 im Gegensatz zu Dieselfahrzeugen gerechnet wurde.

Die geringe Zahl notwendiger Neuanschaffungen ergibt sich aus einem bereits hohen Bestand an sauberen Fahrzeugen bei einem Teil der Dienstleister in diesem Segment. Zur Ermittlung der Kostenwerte wurden neben den Anschaffungskosten auch Kostenunterschiede im Betrieb für Kraftstoffpreis, Wartungskosten, Mautreduktion und Steuerreduktionen berücksichtigt und einberechnet.

Eine Preisdegression von Batterien wurde nicht einberechnet, weil in den nächsten Jahren zunächst von einer Steigerung der Reichweite auszugehen ist. Die Kosten steigen in den ersten zehn Jahren an, da stetig weitere

Fahrzeuge bis zum Erreichen der Mindestquote dem Gesamtbestand hinzugefügt werden. Im Durchschnitt dieser zehn Jahre ergeben sich so die Kosten von 180 000 Euro, die im ersten Jahr geringer, im zehnten Jahr entsprechend höher ausfallen. Hierbei wurde für die Kalkulation angenommen, dass jährlich 10 Prozent des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden muss. Die Anschaffungskosten bei Kauf eines Fahrzeugs wurden hierbei so kalkuliert, dass nicht der komplette Kaufpreis pro Jahr kalkuliert wurde, sondern der Kaufpreis abzüglich eines Wiederverkaufswerts, um mit den Kosten für Leasing gemeinsam berechnet werden zu können.

Ab dem elften Jahr bleiben die Kosten bei einer angenommenen gleichmäßigen Beschaffung kalkulatorisch bei 280 000 Euro konstant, da ein anteilig neu anzuschaffendes geleastes bzw. gekauftes sauberes oder emissionsfreies Fahrzeug ein bereits im Bestand befindliches sauberes oder emissionsfreies ersetzt und nicht wie in den ersten zehn Jahren ein Fahrzeug, dass diese Kriterien nicht erfüllt.

Durch das Gesetz werden zum anderen administrative Kosten bei Unternehmen durch die Beibringung von Nachweisen für den Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen erzeugt. Die Gesamtkosten für administrative Aufgaben werden mit 76 .000 Euro jährlich kalkuliert, die sich aus zwei Bereichen zusammensetzen. Bei Dienstleistungen wird mit Kosten in Höhe von 17 000 Euro gerechnet, die sich aus einer angenommenen Anzahl von 1 000 Aufträgen, einem Zeitaufwand von 30 Minuten und einem Stundensatz von 34,50 Euro ergeben.

Die von den Unternehmen im Rahmen der Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber zu erbringenden Nachweise werden mit Kosten in Höhe von 59 000 Euro beziffert. Diese ergeben sich aus einem Wert von insgesamt kalkulierten 3 400 Vergaben, einer Bewerbung von drei Unternehmen pro Vergabeverfahren sowie einem Zeitaufwand von 10 Minuten zur Beibringung von Nachweisen oder Kalkulationen bei einem Stundensatz in Höhe von 34,50 Euro.

Es entstehen zudem einmalige Kosten in Höhe von 94 000 Euro, die innerhalb von zehn Jahren anfallen. Als einmalige Kosten wurde die Anschaffung von nicht öffentlicher Ladeinfrastruktur angesetzt. Es wurde kalkulatorisch von 23,408 Ladesäulen ausgegangen, mit durchschnittlichen Kosten von 4 .000 Euro pro Ladesäule, die im Schnitt für je 10 Hybrid-Fahrzeuge genutzt werden.

Die Belange mittelständischer Unternehmen wurden nach dem Leitfaden zur Berücksichtigung der Belange mittelständischer Unternehmen (KMU) in der Gesetzesfolgenabschätzung (KMU-Test) geprüft. Danach ergeben sich durch die Umsetzung des Regelungsvorhabens unter anderem einmalige und laufende Investitionen. In der Praxis werden im Bereich des ÖPNV allerdings nur wenige KMU davon betroffen sein. Zum einen ist der Großteil der Verkehrsunternehmen öffentlich und nicht privat organisiert (nach Angaben des Statistischen Bundesamtes betrug der Anteil privater Unternehmen im ÖPNV beispielsweise im Jahr 2018 nur 11%). Zum anderen werden Verkehrsdienstleistungen in der Regel gemeinwirtschaftlich erbracht. In diesem Fall erhalten die Unternehmen im Rahmen des öffentlichen Auftrages einen individuellen Zuschuss des Aufgabenträgers, so dass davon auszugehen ist, dass die Mehrkosten für die Beschaffung von sauberen Fahrzeugen im Rahmen dieses Auftrages damit abgedeckt werden.

Zur Entlastung von KMU wird im Rahmen des Anwendungsbereichs des Gesetzes für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 von einer flexiblen Gestaltung der dort geregelten Schwellenwerte Gebrauch gemacht. Damit wird eine hohe investive Belastung bei der Erbringung von Dienstleistungen für KMU vermieden, weil das Gesetz insoweit bei einer Unterschreitung der Schwellenwerte keine Anwendung findet.

Zudem wird sich mit der vorgesehenen CO₂-Bepreisung und den damit steigenden Kosten für fossile Brennstoffe perspektivisch die Wirtschaftlichkeit von sauberen Fahrzeugen im Verkehrsbereich und erhöhen. Weiter kündigte die EU-Kommission im Mai 2020 im Rahmen des Aufbauinstruments „Next Generation EU“ die gezielte Förderung von sauberen Fahrzeugen an.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung des Bundes entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1 290 000 Euro, wobei in den ersten zehn Jahren mit einem Kostenaufwand von 1 110 000 Euro jährlich gerechnet wird.

Die Kosten entstehen zum einen durch die Anschaffung von sauberen Fahrzeugen und damit verbunden notwendiger Infrastruktur im Rahmen der Beschaffung eigener Fahrzeuge. Hierbei wird mit einer Zahl von rund 1 570 jährlich neu zu beschaffenden sauberen oder emissionsfreien von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeugen ge-

rechnet, für die mit Mehrkosten für die Anschaffung der Fahrzeuge von jeweils 3 000 bis 35 000 Euro pro Fahrzeug im Gegensatz zu Dieselfahrzeugen entstehen. Der weit überwiegende Anteil liegt hierbei im Bereich der Fahrzeugklasse M1.

Ebenso wurden Kostenunterschiede im Betrieb für Kraftstoffpreis, Wartungskosten und Steuerreduktionen berücksichtigt und einberechnet. Eine Preisdegression von Batterien wurde hingegen nicht einberechnet. Die Kosten steigen in den ersten 10 Jahren an, da stetig weitere Fahrzeuge bis zum Erreichen der Mindestquote dem Gesamtbestand hinzugefügt werden. Im Durchschnitt dieser 10 Jahre ergeben sich so die Kosten von 1,11 Mio. Euro pro Jahr. Hierbei wurde für die Kalkulation angenommen, dass jährlich 30 Prozent des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden muss. Zur Angleichung der weiteren Berechnungen wurde ein Durchschnittswert für zehn Jahre kalkuliert. Die Anschaffungskosten bei Kauf eines Fahrzeugs wurden hierbei so kalkuliert, dass nicht der komplette Kaufpreis pro Jahr kalkuliert wurde, sondern der Kaufpreis abzüglich eines Wiederverkaufswerts, um mit den Kosten für Leasing gemeinsam berechnet werden zu können. Ab dem elften Jahr bleiben bei einer angenommenen gleichmäßigen Beschaffung die Kosten kalkulatorisch bei 1 290 000 Euro pro Jahr konstant, da ein anteilig neu anzuschaffendes geleastes bzw. gekauftes sauberes oder emissionsfreies Fahrzeug ein bereits im Bestand befindliches sauberes oder emissionsfreies ersetzt und nicht wie in den ersten 10 Jahren ein Fahrzeug, dass diese Kriterien nicht erfüllt.

Durch das Gesetz werden zum anderen administrativen Kosten verursacht, die sich auf 6 500 Euro jährlich für die Ergänzung von Vergabeunterlagen und Melde- und Dokumentationspflichten zu Vergaben belaufen. Es wird mit einer Anzahl von 163 Vergaben pro Jahr gerechnet. Informationspflichten machen einen Anteil von ca. 8 000 Euro aus und bestehen aus der Pflicht zur Dokumentation und zum Monitoring sowie zur Erstellung eines Berichts zur Umsetzung. Vergaben sind bereits jetzt schon in der TED-Datenbank (Tenders Electronic Daily-TED) der EU-Kommission zu dokumentieren, wobei diese Datengrundlage insbesondere in der Anfangszeit zusätzlich manuell zu überprüfen; auszuwerten und zu ergänzen ist.

Einmalig entstehen Kosten in Höhe von 2 360 000 Euro, die innerhalb von 10 Jahren anfallen. Diese bestehen zum einen aus Anschaffungskosten für kalkulatorisch rund 560 nicht öffentliche Ladestationen in Höhe von 2 350 000 Euro. Es wird hierbei von 4 000 Euro pro Ladestation ausgegangen und einer Nutzung für im Schnitt 10 Hybrid-Fahrzeuge. Hinzu kommt ein einmaliger Einarbeitungsaufwand von 14 000 Euro bei angenommenen 360 Vergabestellen (10 % der Vergabestellen des Bundes) und einem Aufwand von einer Stunde (38,80 Euro Stundensatz).

Für die Verwaltungen der Länder und Kommunen entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 370 000 000 bis zu 540 000 000 Euro, wobei in den ersten 10 Jahren bis 2030 mit durchschnittlichen jährlichen Kosten in Höhe von 163 000 000 bis zu 333 000 000 Euro gerechnet wird.

Die Kosten entstehen zum einen durch die Anschaffung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen und, damit verbunden, notwendiger Infrastruktur im Rahmen der Beschaffung eigener Fahrzeuge. Ein Großteil der Kosten (ca. 95 Prozent) entfällt dabei auf den Bereich der Busse im ÖPNV (M3). Dabei wird im Bereich des ÖPNV mit einer Anzahl von 1 140 jährlich neu anzuschaffenden sauberen sowie 1 140 neu anzuschaffenden emissionsfreien Bussen (Klasse M3) bis 2026 sowie 1 650 jährlich neu anzuschaffenden sauberen sowie 1 650 neu anzuschaffenden emissionsfreien Bussen von 2026 bis 2030 ausgegangen. Für diese entstehen im Vergleich zu Dieselfahrzeugen Anschaffungsmehrkosten zwischen 35 000 und 250 000 Euro. Es wurde im Bereich des ÖPNV aufgrund der derzeit geringeren Reichweite mit einer höheren Anschaffungsquote gerechnet, um diese auszugleichen.

Zudem wurde mit 128 bzw. 192 (ab 2026) neu anzuschaffenden sauberen Hybrid- oder Gasfahrzeugen der Klasse N3 insb. für Siedlungsabfälle, 26 bzw. 39 (ab 2026) der Klasse N2, 695 der Klasse N1, 4 der Klasse M2 und 3.000 der Klasse M1 gerechnet, die Anschaffungsmehrkosten in Höhe von 3 000 bis 35 000 Euro verursachen.

Kostenunterschiede im Betrieb für Kraftstoffpreis, Batteriewechsel, Wartungskosten und Steuerbefreiungen wurden berücksichtigt und einberechnet. Für die Batteriekosten wurden aufgrund heterogener Studien zwei Szenarien gebildet. Im Szenario 1 werden jährliche Kosten für die Klasse M3 von 105 000 Euro pro Fahrzeug geschätzt, wobei davon ausgegangen wird, dass diese Batterien nach etwa 6 Jahren ausgewechselt werden müssen. Im Szenario 2 werden höhere jährliche Kosten für die Klasse M3 von 280 000 Euro pro Fahrzeug geschätzt. Eine Preisdegression von Batterien wurde hingegen nicht einberechnet, weil in den nächsten Jahren zunächst von einer Steigerung der Reichweite auszugehen ist. Die Kosten steigen in den ersten 10 Jahren an, da stetig weitere Fahrzeuge

bis zum Erreichen der Mindestquote dem Gesamtbestand hinzugefügt werden. Hierbei wurde für die Kalkulation angenommen, dass jährlich 10 Prozent des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden muss

Die Anschaffungskosten bei Kauf eines Fahrzeugs wurden hierbei so kalkuliert, dass nicht der komplette Kaufpreis pro Jahr kalkuliert wurde, sondern der Kaufpreis abzüglich eines Wiederverkaufswerts, um mit den Kosten für Leasing gemeinsam berechnet werden zu können. Ab dem elften Jahr bleiben die Kosten bei einer angenommenen gleichmäßigen Beschaffung kalkulatorisch bei 370 000 000 (Szenario 1) bis zu 540 000 000 Euro (Szenario 2) konstant, da ein neu anzuschaffendes geleastes bzw. gekauftes sauberes oder emissionsfreies Fahrzeug ein bereits im Bestand befindliches sauberes oder emissionsfreies ersetzt und nicht wie in den ersten zehn Jahren ein Fahrzeug, die diese Kriterien nicht erfüllt.

Durch das Gesetz werden zum anderen in der Gesamtkostendarstellung enthaltene administrative Kosten verursacht, die sich auf 87 000 Euro jährlich für die Ergänzung von Vergabeunterlagen und Melde- und Dokumentationspflichten zu Vergaben belaufen. Aufwände für die Prüfung der Einhaltung der Mindestquoten sind in die Berechnung eingeflossen. Es wird mit einer Anzahl von 3 250 Vergaben pro Jahr gerechnet. Informationspflichten machen einen Anteil von ca. 43 000 Euro aus und betreffen die Meldung der Ergebnisse in TED. Vergaben sind bereits jetzt schon in der TED-Datenbank (Tenders Electronic Daily) der EU-Kommission zu dokumentieren.

Es entstehen zusätzlich einmalige Kosten innerhalb von zehn Jahren von 1 620 000 000 Euro, die sich insbesondere aus Kosten für die Anschaffung von nicht öffentlichen Ladestationen und Werkstattausrüstung, vor allem im Bereich des ÖPNV, zusammensetzen. Auf die Ladestationen entfällt dabei ein Anteil von 1 130 000 000 Euro mit der höchsten Kostenkomponente bei Ladesäulen für rein elektrisch betriebene Busse (Klasse M3), die mit 80 000 Euro pro Ladesäule bei rund 14 000 Ladesäulen kalkuliert werden. Einen weiteren Bestandteil bilden administrative Kosten in Form des einmaligen Einarbeitungsaufwandes von 105 000 Euro bei angenommenen 2 460 Vergabestellen (10% der Vergabestellen der Länder und Kommunen) und einem Aufwand von einer Stunde (39,60 Euro Stundensatz).

5. Weitere Kosten

Kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage aufgrund betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen sollen vermieden werden. Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreisniveau sind daher voraussichtlich nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die Regelungen haben keine spezifischen Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher. Die in dem Gesetz enthaltenen Regelungen betreffen maßgeblich die notwendigen nationalen Umsetzungsbestimmungen für die Einhaltung von Mindestzielen bei der Beschaffung und Verwendung sauberer leichter und sauberer schwerer Nutzfahrzeuge auf der Straße und Dienstleistungen, die von der Europäischen Union festgelegt wurden.

Diese haben keine unterschiedlichen Auswirkungen auf Frauen und Männer und führen somit auch nicht zu mittelbaren Beeinträchtigungen. Die für die öffentliche Auftragsvergabe normierten Umsetzungsbestimmungen werden Frauen und Männern gleichermaßen gerecht.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen, weil mit dem Gesetz nicht unmittelbar in den EU-Mitgliedstaaten geltendes EU-Sekundärrecht zwingend in nationales Recht umgesetzt wird, welche keine Befristung vorsehen. Mit dem Gesetz muss Deutschland daher dauerhaft sicherstellen, dass im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe beim Kauf bestimmter Straßenfahrzeuge die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und bestimmter Luftschadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer berücksichtigt werden. Dies dient dazu, den Markt für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge zu fördern und zu beleben sowie den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der EU zu verbessern. Hierbei handelt es sich um eine Daueraufgabe, die naturgemäß keine Befristung vorsieht.

Zudem besteht auch für die Beschaffung und den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge das Bedürfnis nach Rechtssicherheit, das insoweit eine unbefristete gesetzliche Regelung erfordert.

Die Richtlinie (EU) 2019/1161 sieht einen Überprüfungsmechanismus durch die EU-Kommission vor, in dessen Rahmen gegebenenfalls Änderungsvorschläge zur Anpassung von Mindestzielen und Einbeziehung von Fahrzeugklassen in ihren Anwendungsbereich erarbeitet werden sollen. Grundlage hierfür sind regelmäßige Berichte der Mitgliedstaaten zur Umsetzung auf nationaler Ebene. Die Bundesregierung ist nach der Richtlinie verpflichtet, erstmals zum 18. April 2026 und anschließend alle drei Jahre der EU-Kommission einen Bericht über die Umsetzung der Richtlinie vorzulegen und dort über die Auswirkungen des Rechtsetzungsvorhabens zu berichten.

Die Bundesregierung beabsichtigt, darüber hinaus die Auswirkungen des Rechtsetzungsvorhabens unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Evaluation der EU-Kommission zu evaluieren.

Im Rahmen der Evaluierung soll überprüft werden, ob und in welchem Umfang durch die Festlegung der Mindestziele ein Nachfrageimpuls von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien, Fahrzeugen aufgrund öffentlicher Auftragsvergaben eingetreten ist. Dies erfolgt unter anderem durch die Feststellung, ob durch die Anschaffung von CO₂-emissionsfreien und extrem -emissionsarmen Straßenfahrzeugen erreicht werden konnte, die Neuzulassungen von CO₂ ausstoßenden Straßenfahrzeugen im Sinne der Richtlinie bis 2035 nach und nach auf null zurückzufahren. Indikatoren für die Zielerreichung sind damit die Anteile emissionsfreier und sauberer Straßenfahrzeuge an der Gesamtzahl aller erfassten Fahrzeuge. Entsprechende Daten werden durch das KBA erhoben.

Zudem soll überprüft werden, ob durch die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge durch die öffentlichen Beschaffungsstellen eine breitere Marktakzeptanz von sauberen Fahrzeugen eingetreten bzw. zumindest erkennbar ist. Als Indikator hierfür könnte der Anteil sauberer Straßenfahrzeuge an der Gesamtzahl der Neuzulassungen von PKWs in Deutschland gelten.

Die für die Evaluierung notwendige Datengrundlage zur Feststellung der mit dem Rechtsetzungsvorhaben beabsichtigten Zielerreichung folgt aus dem Vergleich der im Rahmen der Darstellung des Erfüllungsaufwandes ermittelten und in einem bestimmten Umfang prognostizierten Daten mit den konkret zu ermittelnden Daten nach dem Ende der jeweiligen Referenzzeiträume. Hierfür bedarf es dann unter anderem der Ermittlung der Anzahl der im Wege der (öffentlichen) Vergabe beschafften sauberen Fahrzeuge im Anwendungsbereich des Rechtsetzungsvorhabens zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161. Die Ermittlung der betreffenden Daten kann über die im Verfahren nach § 8 und 9 erhobenen und ausgewerteten Daten sowie über die bei den einschlägigen Spitzenverbänden, Ländern und Kommunen (öffentliche Beschaffungsstellen) vorgehaltenen Daten über die Beschaffung bzw. den Bestand sauberer Fahrzeuge erfolgen. In der Evaluierung soll auch die technische Entwicklung von Fahrzeugen mit besonderen Merkmalen Berücksichtigung finden (siehe Begründung zu § 4). In die Evaluation können ferner die allgemeinen Entwicklungen hinsichtlich der verkehrsbedingten, flotten- oder fahrzeugspezifischen CO₂- und Luftschadstoffemissionen sowie die Entwicklung der Luftqualitätswerte (Immissionen) miteinbezogen werden. Immissionsdaten werden u.a. beim Umweltbundesamt erhoben.

Die Evaluierung wird erstmals nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes und auf der Grundlage der Berichterstattung über die zur Umsetzung der Richtlinie durchgeführten Maßnahmen an die EU-Kommission erfolgen. Die Bundesregierung wird hierüber informieren und - falls notwendig - Änderungsvorschläge für eine Anpassung des Gesetzes unterbreiten.

Dies betrifft beispielsweise die Überlegung, aufgrund der möglichen Veränderung der nationalen Ziele über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität höhere als die von der EU festgelegten Mindestziele zu regeln. Eine Erhöhung der Mindestziele könnte sich beispielsweise daraus ableiten, dass die Vorgabe von verpflichtenden Mindestzielen für die Beschaffung einerseits zu einer wirksamen Erhöhung des Anteils an sauberen Straßenfahrzeugen und andererseits auch zu einer Kostensenkung bei der Beschaffung geführt hat.

Weiterhin kann geprüft werden, inwiefern zur weiteren Reduzierung der Emissionen hinsichtlich der CO₂- und Luftschadstoffen im Verkehrsbereich festgelegt werden soll, dass auch weitere Anbieter von Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße vergleichbaren Anforderungen nach diesem Gesetz unterworfen werden, soweit nicht bereits anderweitig hierfür gesetzliche Bestimmungen geschaffen wurden.

Für den Taxen- und Mietwagenverkehr mit Fahrer zum Beispiel wurde bereits mit § 64 b Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Norm im Rahmen des Maßnahmenpakets der Bundesregierung zum Klimaschutzprogramm 2030 geschaffen, welche den Ländern die Möglichkeit gibt, die Einhaltung höherer Emissionsstandards verlangen

zu können. Der Anwendungsbereich dieser Regelung soll im Rahmen der aktuellen PBefG-Novelle auf sog. Ride-Pooling-Verkehre ausgeweitet werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge)

Zu § 1 (Allgemeiner Anwendungsbereich)

§ 1 regelt den Anwendungsbereich des Gesetzes. Dieser dient - im Einklang mit dem verfassungsrechtlichen Rahmen und den verkehrspolitischen Zielen - der Umsetzung der von der Europäischen Union in der Richtlinie (EU) 2019/1161 festgelegten Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.

Absatz 1 regelt die Anwendung der Einhaltung von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.

Absatz 2 normiert die Anwendbarkeit der allgemeinen vergaberechtlichen Bestimmungen in diesem Gesetz.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

In § 2 werden die notwendigen Begriffsdefinitionen für die Anwendung des Gesetzes geregelt. § 2 Nr. 2 stellt deklaratorisch klar, dass Linienverkehrsgenehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre keine ausschließlichen Rechte im Sinne von § 100 GWB darstellen. Der Begriff der „sauberen leichten Nutzfahrzeuge“ nach § 2 Nr. 4 umfasst dabei auch Personenkraftwagen.

Zu § 3 (Sachlicher Anwendungsbereich)

§ 3 setzt Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/1161 im Verhältnis 1:1 um.

§ 3 normiert zunächst die konkret unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallenden Vertragsarten bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen unter Berücksichtigung der Anwendung der einschlägigen EU-Vergaberichtlinien sowie die in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge und Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste. Hierbei erfolgt insbesondere in Nummer 2 unter Bezugnahme auf die Anwendbarkeit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine entsprechende Umsetzung und Differenzierung nach Schwellenwerten. Damit soll im Rahmen der den EU-Mitgliedstaaten eingeräumten flexiblen Regelungsbefugnissen sichergestellt werden, dass - zur Vermeidung einer hohen investiven Belastung bei der Erbringung von Dienstleistungen - bei der Unterschreitung der geregelten Schwellenwerte - im Besonderen auch für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) - das Gesetz keine Anwendung findet. Für die Feststellung, ob ein Auftrag in den Anwendungsbereich von § 3 Nummer 2 fällt, ist nicht das Verfahren zur Vergabe des Auftrags maßgeblich, sondern das Erreichen des Schwellenwertes.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass unterhalb der EU-Schwellenwerte auch eine Erfassung der Beschaffungsdaten über die Datenbank TED nicht erfolgt. Demzufolge bestünde bei einer Anwendbarkeit des Gesetzes auch unterhalb der bestehenden EU-Schwellenwerte die Notwendigkeit, zusätzlich ein eigenes nationales Monitoringsystem mit entsprechendem zusätzlichen Bürokratie- und Kostenaufwand einführen zu müssen.

Die in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallenden Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste (Nummer 3) betreffen Straßenfahrzeuge der Klasse M oder N gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) 2018/858 gemäß Anlage 2 mit folgenden Zweckbestimmungen: öffentlicher Verkehr (Straße), Personensonderbeförderung (Straße), Bedarfspersonenbeförderung, Abholung von Siedlungsabfällen (eingeschlossen sind auch Fahrzeuge der (Ab-)Wasserwirtschaft zum Transport/zur Entsorgung von Klär- und Fäkalschlämmen etc.), Postbeförderung auf der Straße, Paketbeförderung, Post- und Paketzustellung.

Unternehmen, die Verkehrsleistungen bzw. Verkehrsdienste im ÖPNV auf der Grundlage von besonderen oder ausschließlichen Rechten erbringen, fallen als Sektorenauftraggeber in den Anwendungsbereich der RL 2009/33/EG.

Nach Artikel 4 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2019/1161 findet keine Differenzierung des Anwendungsbereichs nach Kriterien der Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeit statt. Gemäß Artikel 4 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2019/1161 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2014/25/EU sind Auftraggeber im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/1161 auch Stellen, die, „wenn sie keine öffentlichen Auftraggeber oder keine öffentlichen Unternehmen sind, eine Tätigkeit im Sinne der Artikel 8 bis 14 oder mehrere dieser Tätigkeiten auf der Grundlage von besonderen oder ausschließlichen Rechten ausüben, die von einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gewährt wurden“. Die Europäische Union verfolgt mit der Richtlinie (EU) 2019/1161 unter anderem das Ziel, einen möglichst umfassenden Nachfrageimpuls bei der großflächigen Markteinführung „sauberer“ Fahrzeuge zu erzeugen und Emissionen im Verkehrsbereich in größerem Maße zu reduzieren.

Zu § 4 (Ausnahmen vom Anwendungsbereich)

§ 4 regelt einheitlich die Ausnahmen vom Anwendungsbereich für bestimmte Straßenfahrzeuge.

Absatz 1 normiert in Satz 1 die in Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/1161 bereits von Gesetzes wegen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommenen Straßenfahrzeuge. Hierbei handelt es sich im Regelfall um spezielle Fahrzeugarten sowie insbesondere um solche, die nicht zur Güter- oder Personenbeförderung geeignet sind, konstruiert und gebaut wurden. Es genügt dabei, dass die Fahrzeuge zumindest auch für solche Zwecke konstruiert und gebaut wurden (Multi-Use-Fahrzeuge). Zu diesen Fahrzeugen gehören zum Beispiel Straßeninstandhaltungsfahrzeuge und Fahrzeuge für den Einsatzzweck als Schneepflug.

Eine Sonderregelung betrifft Reisebusse (Klasse M3 mit mehr als acht Sitzplätzen, ohne Stehplätze und mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen (§ 4 Absatz 2 Nummer 5)). Diese Busse sind zur Personenbeförderung ausgelegt, werden aber wegen der geringfügigen Rolle bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und ihrer spezifischen betrieblichen Anforderungen vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen. Umfasst von der Ausnahme sind insbesondere solche Reisebusse, die von öffentlichen Auftraggebern im Rahmen von öffentlichen Personenverkehrsdiensten genutzt werden. Nach Satz 2 bezieht sich die Ausnahme nach Satz 1 indes nicht auf M3 Fahrzeuge der Klasse A - kleine Busse - und M3 Fahrzeuge mit klassischer Aufbauart (Klasse I) - Stadtbusse -.

Absatz 2 setzt die den EU-Mitgliedstaaten eingeräumte Möglichkeit um, bestimmte Fahrzeugkategorien fakultativ nach Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom Anwendungsbereich des Gesetzes auszunehmen. Dies betrifft neben Fahrzeugen der Bundeswehr bestimmte Fahrzeugkategorien, die für den Einsatz zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben, wie z. B. durch die Polizei des Bundes und der Länder, Ordnungskräfte, Rettungswesen, Feuerwehr, Zivil- oder Katastrophenschutz; Zollverwaltung, vorgesehen und angepasst sind sowie Fahrzeuge mit bestimmter Zweckbestimmung, wie gepanzerte Fahrzeuge sowie solche zum Transport von Verletzten und Kranken.

Die Anpassungen von Einsatzfahrzeugen mit hoheitlicher Zweckbestimmung können sich beispielsweise auf den Einbau spezieller Kommunikationsgeräte oder Warnleuchten beziehen.

Insoweit nutzt § 4 zur Vermeidung einer unverhältnismäßigen Belastung der öffentlichen Behörden und Betreiber den vom Unionsgesetzgeber in der Richtlinie (EU) 2019/1161 eingeräumten Spielraum (Erwägungsgrund 17), um bestimmte Fahrzeugkategorien mit besonderen Merkmalen im Zusammenhang mit ihren betrieblichen Anforderungen vom Anwendungsbereich des Gesetzes auszunehmen.

Im Rahmen der vorgesehenen Evaluierung wird die technische Weiterentwicklung auch von Fahrzeugen mit besonderen Merkmalen Berücksichtigung finden, mit dem Ziel den Fortbestand bzw. Wegfall der unverhältnismäßigen Belastung zu untersuchen. Voraussetzung für eine perspektivische Aufnahme in den Anwendungsbereich des Gesetzes ist die zuverlässige technische Realisierbarkeit und Nutzbarkeit dieser Fahrzeuge. Als Grundlage für die Evaluierung werden die betroffenen Ressorts dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur die Erkenntnisse aus den unter ihrer Federführung laufenden Erprobungsvorhaben im Hinblick auf die Erfüllung der taktisch-technischen Anforderungen von Einsatzfahrzeugen mit alternativen Antrieben übermitteln. Die Übermittlung der Informationen (z.B. in Form von Berichten) ist unabhängig vom Verfahren nach §§ 8 und 9.

Zu § 5 (Einhaltung von Mindestzielen)

In § 5 wird das Verfahren zur Umsetzung der jeweils prozentual nach zwei Referenzzeiträumen unterteilten bestimmten Mindestziele innerhalb Deutschlands geregelt.

Danach ergeben sich die von Deutschland insgesamt einzuhaltenden Mindestziele aus den für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich des Bundes und der Länder geltenden Mindestziele nach § 6 für die unter § 3 fallenden Beschaffungen von Fahrzeugen und Dienstleistungen.

Absatz 1 setzt vollumfänglich die in Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/1161 festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für den jeweiligen Anwendungsbereich nach § 3 Absatz 1 des Gesetzes um. Dabei wird die föderale Organisationsstruktur innerhalb Deutschlands hinreichend beachtet, wonach die Ausübung der staatlichen Befugnisse und die Erfüllung der staatlichen Aufgaben grundsätzlich Sache der Länder ist.

Es wird davon ausgegangen, dass die Regelung einer bundesweiten und flexiblen Umsetzung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe im Gegensatz zu dem Modell einer Mindestzielanwendung für jede einzelne Beschaffung zielführend und am besten geeignet ist. Die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Ländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Damit wird insbesondere gewährleistet, dass hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele möglicherweise ungleichmäßig betroffene Gebiete/Regionen innerhalb eines Landes (urbane Metropolregionen, Ballungszentren, ländliche Regionen) nicht übermäßig belastet werden und insoweit ein Ausgleich innerhalb eines Landes geschaffen werden kann. Die Länder sind insoweit frei in ihrer Entscheidung, entsprechend der bestehenden Verwaltungsebenen (Regierungsbezirke, Kreise bzw. Landkreise, (kreisfreie) Städte und Gemeinden) unter Berücksichtigung der in Absatz 1 genannten Faktoren hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele zu differenzieren.

Im Hinblick auf die einzuhaltenden Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Ländern gilt, dass diese den in § 6 festgelegten Mindestzielen für eine Bundesquote entsprechen müssen.

Absatz 2 ermöglicht es den Ländern unter Berücksichtigung der in der Richtlinie (EU) 2019/1161 unter Erwägungsgrund 19 genannten Belange bei der Umsetzung bzw. Einhaltung der Mindestziele verschiedene Faktoren, wie zum Beispiel länder-, regionen- oder metropolbezogene Strukturunterschiede in Form von Wirtschaftskraft, Luftqualität oder Bevölkerungsdichte etc. zu berücksichtigen. Ferner wird durch die Formulierung „weiterer vergleichbarer Kriterien“ den Ländern ein flexibler und eigenverantwortlich auszugestaltender Spielraum eröffnet, weitere Faktoren für die Einhaltung der Mindestziele zugrunde zu legen. Das könnten beispielsweise Merkmale der Verkehrssysteme, Strategien zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zur Verringerung der Luftverschmutzung sein. § 5 Absatz 1 Satz 1 stellt für den Bereich der Länder auf die Kommunalaufsicht als Landesaufsicht ab.

Zudem ist die Regelung einer sog. Bundesquote auch im Hinblick auf die Überwachung und das Monitoring der Einhaltung der Mindestziele geeignet, weil die EU-Kommission die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 ausschließlich anhand einer bundesweiten Gesamtquote für alle in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallende Beschaffungen innerhalb während der Referenzzeiträume überprüft.

Absatz 3 räumt den Ländern zudem zur besseren und sicherzustellenden Einhaltung der Mindestziele in Deutschland insgesamt die Möglichkeit ein, bei einer Untererfüllung der Mindestziele diese durch eine Verwaltungsvereinbarung untereinander auszugleichen. Damit können die zum Teil erheblichen strukturellen und wirtschaftskraftbezogenen Unterschiede in einzelnen urbanen (Metropol)Regionen und Ballungszentren im Vergleich zu den ländlichen und eher strukturschwächeren Räumen in einzelnen Regionen durch eine Flexibilisierungslösung zwischen den Ländern zur Erreichung der bundesweiten Mindestziele für Deutschland insgesamt ausgeglichen werden.

Bei einem Ausgleich muss sichergestellt werden, dass die von den Ländern gemeinsam gebildete Quote auch die Mindestquote in den betreffenden Ländern erfüllt.

Den Ländern bleibt es unbenommen, die nähere Ausgestaltung des Verfahrens zur Bildung einer gemeinsamen Quote im Wege einer Verwaltungsvereinbarung rechtssicher zu regeln.

Absatz 4 besagt, dass die gemäß Klimaschutzprogramm 2030 vereinbarten, ambitionierteren Mindestziele für die Bundesverwaltung zu einem Übertreffen der Mindestziele führen.

Zu § 6 (Geltung und Berechnung von Mindestzielen)

In § 6 erfolgt die konkrete und unmittelbare Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/1161 im Hinblick auf die von der EU prozentual festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe und deren Berechnung für die betreffenden Referenzzeiträume. Referenzgröße ist dabei jeweils die Zahl der sauberen leich-

ten und sauberen sowie emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die von den (öffentlichen) Auftraggebern beschafft bzw. für die Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden sollen. Gemäß Anlage 2 gelten für die sauberen leichten Nutzfahrzeuge in beiden Referenzzeiträumen unterschiedliche Emissionsgrenzwerte.

In Absatz 1 und 2 erfolgt die prozentuale Festlegung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe, unterteilt nach den Referenzzeiträumen. Es wird klargestellt, dass sich die Bundesverwaltung durch das Klimaschutzprogramm 2030 und das Klimaschutzgesetz in ihrer Vorbildrolle bereits höhere Mindestziele gesetzt hat und diese für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes verpflichtend anzuwenden sind.

Für saubere und emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge erfolgt innerhalb dieser Kategorie eine weitere Differenzierung nach Fahrzeugklassen (LKW und Busse).

Absatz 3 setzt eine bestehende unionsbestimmte Sonderregelung im Bereich der Beschaffung sauberer Busse der Fahrzeugklasse M3 um, wonach für die Erfüllung des für den jeweiligen Referenzzeitraum festgelegten Mindestziels für die öffentliche Auftragsvergabe 50 % emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge nach der Definition gemäß § 2 Nummer 6 beschafft werden müssen.

In Absatz 4 wird der Regelung in Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/1161 folgend für die Berechnung der Mindestziele der Geltungszeitpunkt klargestellt, zu dem die Auftragsvergabe zu berücksichtigen ist.

Danach kommt es entscheidend auf das konkrete Datum der Zuschlagserteilung nach dem jeweils durchgeführten Vergabeverfahren an. Nicht relevant im Sinne dieses Absatzes ist hingegen das mögliche mit dem Datum der Auftragsvergabe nicht identische Datum der tatsächlichen Beschaffung eines Straßenfahrzeugs bzw. der Verwendung eines Straßenfahrzeugs im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen nach § 3.

Die Absätze 5 und 6 regeln jeweils das Verfahren bei der Berechnung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe im Hinblick auf die Berücksichtigung der jeweiligen Straßenfahrzeuge je nach Auftragsart.

Absatz 7 setzt Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/1161 um, wonach auch grundsätzlich nachgerüstete Straßenfahrzeuge, soweit diese als saubere bzw. emissionsfreie leichte oder schwere Nutzfahrzeuge gelten, bei der Berechnung der Mindestziele berücksichtigt werden können.

Absatz 8 regelt die Fortgeltung der für den zweiten Referenzzeitraum festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für aufeinander folgende Fünfjahreszeiträume, soweit der Gesetzgeber für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2031 keine neuen Mindestziele festgelegt haben sollte.

Zu § 7 (Aufgaben)

§ 7 regelt die Aufgaben des Bundes und der Länder jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich. Bund und Länder haben gemeinsam dafür Sorge zu tragen, dass die vorgegebenen Mindestziele bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und Aufträge für die Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen für die betreffenden Referenzzeiträume sowie bei einer eintretenden Fortgeltung der Mindestziele (§ 6 Absatz 8) auch darüber hinaus für die öffentliche Auftragsvergabe und Auftragsvergabe eingehalten werden. Die Regelung gewährleistet damit die effektive Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben. § 7 Absatz 1 stellt für den Bereich der Länder auf die Kommunalaufsicht als Landesaufsicht ab. Die Länder sind aufgefordert, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gegenüber den kommunalen Gebietskörperschaften sicherzustellen, dass die in § 6 definierten Mindestziele von den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern eingehalten werden.

Für die Überwachung der Einhaltung können die Länder beispielsweise auf in der TED-Datenbank der EU-Kommission vorhandenen und öffentlich zugänglichen Daten zurückgreifen bzw. auf die beim Bund gesondert erhobenen oder aufbereiteten Beschaffungsdaten auf Antrag zurückgreifen (§ 9 Absatz 4).

In § 7 Absatz 2 wird geregelt, dass der Bund in einer Verwaltungsvorschrift für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes weitergehende Regelungen festlegen kann. Diese sollen insbesondere reflektieren, dass sich die Bundesregierung im Klimaschutzprogramm 2030 ambitioniertere Mindestquoten zur Erreichung der Klimaneutralität für die Bundesverwaltung auferlegt hat. In der Verwaltungsvorschrift können ferner Besonderheiten berücksichtigt werden, die daraus resultieren, dass Dienstfahrzeuge des Bundes dauerhaft für den Einsatz im außereuropäischen Ausland vorgesehen sind, wobei an dem jeweiligen Einsatzort saubere Straßenfahrzeuge oder die hierfür erforderlichen Kraftstoffinfrastrukturen nicht am Markt verfügbar sind. In der Verwaltungsvorschrift können ferner Besonderheiten berücksichtigt werden, die daraus resultieren, dass Dienstfahrzeuge

des Bundes dauerhaft für den Einsatz im außereuropäischen Ausland vorgesehen sind. Der Einsatz von Hybridfahrzeugen im Nicht-EU-Ausland ist von dem Vorhandensein der entsprechenden Infrastruktur und Wartungsmöglichkeiten abhängig. Wenn Staaten nicht insgesamt die Einfuhr oder vor Ort-Beschaffung von Straßenfahrzeugen entsprechend den Mindestzielen der CVD-Richtlinie möglich machen, ist die Zielerreichung im Nicht-EU-Ausland nicht durchsetzbar. Für die betreffende Beschaffungsstelle des Bundes kann in dem Fall eine verringerte Quote gelten.

Zu § 8 (Dokumentationspflichten, Monitoring)

§ 8 regelt die Erfassung der notwendigen Daten zur Überprüfung und Sicherstellung der Einhaltung der festgelegten Mindestziele.

Absatz 1 betrifft die von den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern zwingende übergangsweise Verpflichtung zur Erfassung der in Absatz 1 genannten Daten im Rahmen der unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallenden Vergabe öffentlicher Aufträge ab dem 2. August 2021 nach der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 in den dafür vorgesehenen Formularen des Anhangs III „Bekanntmachung vergebener Aufträge, RL 2014/42/EU“ und Anhang VI „Bekanntmachung vergebener Aufträge - Sektoren, RL 2014/25/EU“. Dabei ist das Freitextfeld II.2.14 „Zusätzliche Angaben“ zu verwenden.

Absatz 2 legt fest, dass die Beschaffungsdaten nach Absatz 1 Nummern 1 bis 3 mit der Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 („elektronische Formulare - eForms“) ab dem 25. Oktober 2023 in den zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vorgesehenen Textfeldern des festgelegten Standardformulars der Tabelle 2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 zu erfassen sind. Diese eForms befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Absatz 3 enthält eine Sonderregelung für die Erfassung der entsprechenden Beschaffungsdaten in der Datenbank TED.

Dies betrifft die Einbeziehung der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/1161. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie (EU) 2019/1161 verweist zur Abgrenzung des Anwendungsbereiches auf öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Nach dieser Verordnung fällt unter den Begriff der öffentlichen Dienstleistungsaufträge auch die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen. Im Ergebnis werden daher auch Dienstleistungskonzessionen über Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße von der Richtlinie (EU) 2019/1161 erfasst.

Bei diesen Dienstleistungskonzessionen besteht indes keine unionsrechtlich bestimmte Verpflichtung zur Verwendung der Standardformulare nach der Datenbank TED. Folglich bedarf es einer nationalgesetzlich bestimmten Verpflichtung zur Erfassung der betreffenden Beschaffungsdaten in der Datenbank TED entsprechend den Absätzen 1 und 2.

Zu § 9 (Berichterstattung, Datenübermittlung, Statistik)

§ 9 normiert neben den Berichtspflichten über die Umsetzung der nach der Richtlinie (EU) 2019/1161 getroffenen Maßnahmen gegenüber der EU-Kommission und ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Erlass einer Rechtsverordnung zur ergänzenden Datenerhebung und Übertragung der Berichtspflichten. Absatz 1 regelt die inhaltlichen Anforderungen an die der EU-Kommission zu übermittelnden Daten.

Absatz 2 regelt den zu beachtenden regelmäßigen Zeitrahmen für die Berichterstattung.

Absatz 3 sieht eine Verordnungsermächtigung vor, wonach das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine noch zu bestimmende Stelle mit der Berichterstattung gegenüber der Europäischen Kommission beauftragen kann. Darüber hinaus sind ergänzende Regelungen durch Rechtsverordnung zur Erhebung und Erfassung von Daten sowie zur Ausgestaltung des Verfahrens der Datenerfassung –und Erhebung erforderlich, um die Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten zu gewährleisten. Die Standardformulare nach der Datenbank TED sowie auch die elektronischen Formulare, „eForms“ erfassen nicht abschließend die für das Monitoring der Mindestziele sowie für die Berichterstattung gegenüber der EU-Kommission erforderlichen Daten. Für die Berichterstattung gegenüber der Europäischen Kommission sowie auch zur Überprüfung der Erreichung der Mindestziele erforderlich ist auch die Datenverarbeitung, für die in der Rechtsverordnung entsprechende Befugnisse zu Gunsten der noch gemäß Ziffer 4 zu bestimmenden Stelle vorgesehen werden können. Bei der konkreten Ausgestaltung

und dem Verfahren zur Erhebung und Erfassung von Daten nach Absatz 3 Nummer 3 wird beachtet, dass die Regelungen harmonisierend zur Umsetzung der „eforms“ erfolgen.

Absatz 4 enthält die Ermächtigung zur Übermittlung der erhobenen und ausgewerteten Daten an andere Gebietskörperschaften.

Absatz 5 schließlich regelt die Zulässigkeit und Notwendigkeit der Datenverarbeitung unter Berücksichtigung entsprechender datenschutzrechtlicher Anforderungen.

Zu § 10 (Zeitlicher Anwendungsbereich)

§ 10 betrifft den Zeitpunkt der Anwendung der Mindestziele für öffentliche Auftragsvergaben und legt unter Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/1161 diesen Zeitpunkt für Beschaffungsaufträge fest.

Danach werden vom Anwendungsbereich nur Aufträge erfasst, bei denen der Aufruf zum Wettbewerb nach dem Zeitpunkt der Umsetzungsfrist für die Richtlinie (EU) 2019/1161 ergangen ist. Dies gilt zudem auch in den Fällen, in denen ein Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge eingeleitet wurde und ein Aufruf zur Abgabe von Angeboten in einem Vergabeverfahren nicht erfolgt. § 10 Alternative 1 umfasst daher in den Fällen der Direktvergabe auch die Vorabbekanntmachung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Mit der betreffenden Regelung wird klargestellt, dass Aufträge zur Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen, bei denen der Aufruf zum Wettbewerb vor dem 2. August 2021 ergangen ist, nicht dem Geltungsbereich des Gesetzes unterfallen. Dies gilt auch, wenn diese Aufträge erst nach dem 2. August 2021 den Zuschlag erhalten bzw. erfüllt werden.

Demnach werden auch Straßenfahrzeuge, die bereits aufgrund von vor dem 2. August 2021 geschlossenen Verträgen oder beauftragten Dienstleistungen beschafft wurden, nicht vom Anwendungsbereich des Gesetzes erfasst. Dies ist auch dann der Fall, wenn Straßenfahrzeuge aufgrund bereits geschlossener Verträge oder beauftragter Dienstleistungen erst nach dem 2. August 2021 eingesetzt oder verwendet werden. Somit unterfallen beispielsweise noch nicht beschaffte Straßenfahrzeuge aufgrund einer Rahmenvereinbarung bzw. eines Rahmenvertrages, der vor dem 2. August 2021 durch ein Vergabeverfahren abgeschlossen wurde, auf dessen Grundlage aber nach dem 2. August 2021 noch Straßenfahrzeuge beschafft werden, nicht dem Anwendungsbereich des Gesetzes.

Allerdings können bereits vor dem Inkrafttreten des Gesetzes beschaffte saubere oder emissionsfreie Straßenfahrzeuge im Rahmen von nach dem 2. August 2021 geschlossenen Verträgen oder beauftragten Dienstleistungen eingesetzt und bei der Erfüllung der Mindestziele berücksichtigt werden.

Zu Artikel 2 (Änderung der Vergabeverordnung)

Artikel 2 hebt die bislang für die Umsetzung der vor der Novellierung bestehenden Fassung der Richtlinie 2009/33/EG relevanten nationalen Umsetzungsbestimmungen in der Vergabeverordnung auf.

Die nationale Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2009/33/EG in der bis zum 1. August 2021 geltenden Fassung wurde vom Ordnungsgeber unter anderem in § 68 der Vergabeverordnung umgesetzt.

Wegen der umfassenden und erweiterten Anpassung des Regelungsbereichs der Richtlinie 2009/33/EG kommt eine unmittelbare Änderung bzw. Anpassung in § 68 Vergabeverordnung und weiteren Bestimmungen im unmittelbaren vergaberechtlichen Normenbereich nicht in Betracht. Dementsprechend sind die in der Vergabeverordnung die Richtlinie 2009/33/EG umsetzenden Bestimmungen obsolet und damit aufzuheben.

Zu Artikel 3 (Änderung der Sektorenverordnung)

Artikel 3 hebt die bislang für die Umsetzung der vor der Novellierung bestehenden Fassung der Richtlinie 2009/33/EG relevanten nationalen Umsetzungsbestimmungen in der Sektorenverordnung auf.

Die nationale Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2009/33/EG in der bis zum 1. August 2021 geltenden Fassung wurde vom Ordnungsgeber in § 59 der Sektorenverordnung unter anderem umgesetzt.

Wegen der umfassenden und erweiterten Anpassung des Regelungsbereichs der Richtlinie 2009/33/EG kommt eine unmittelbare Änderung bzw. Anpassung in § 59 Sektorenverordnung und weiteren Bestimmungen im unmittelbaren vergaberechtlichen Normenbereich nicht in Betracht. Dementsprechend sind die in der Sektorenverordnung die Richtlinie 2009/33/EG umsetzenden Bestimmungen obsolet und damit aufzuheben.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Danach tritt Artikel 1 am Tag nach der Verkündung in Kraft, die Artikel 2 und 3 treten am 2. August 2021 in Kraft.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRГ**Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 5250, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand in den Umsetzungsjahren 1-10:	180.000 Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand ab dem 11. Jahr	280.000 Euro
<i>davon aus Informationspflichten:</i>	76.000 Euro
Im Einzelfall (je nach Fahrzeugklasse und Art des sauberen Fahrzeugs):	zwischen 3.000-35.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	94.000 Euro
Verwaltung Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand in den Umsetzungsjahren 1-10:	1,1 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand ab dem 11. Jahr:	1,3 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	2,4 Mio. Euro
Verwaltung Länder und Kommunen	
Jährlicher Erfüllungsaufwand in den Umsetzungsjahren 1-10:	zwischen 163 Mio. Euro (Szenario 1) bis zu 333 Mio. Euro (Szenario 2)
Jährlicher Erfüllungsaufwand ab dem 11. Jahr:	zwischen 370 Mio. Euro (Szenario 1) bis zu 540 Mio. Euro (Szenario 2)
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	1,6 Mrd. Euro
Umsetzung von EU-Recht	Mit dem Regelungsvorhaben werden Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1161 umgesetzt. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dabei über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.

'One in one out'-Regel	Der Regelungsentwurf setzt EU-Vorgaben 1:1 um. Daher wird kein Anwendungsfall der 'One in one out'-Regel begründet.
KMU-Betroffenheit	Nach Einschätzung des Ressorts werden nur wenige KMU betroffen sein. Es werden zudem vom Gesetzentwurf nur solche Vergaben erfasst, die oberhalb der EU-Schwellenwerte liegen. Insoweit ist anzunehmen, dass damit auch die Belange von KMU hinreichend berücksichtigt werden.
Evaluation Ziele des Vorhabens Indikatoren/Kriterien Daten	Das Regelungsvorhaben wird 5 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Ziel des Vorhabens und der Evaluation ist die Überprüfung, ob durch Festlegung der Mindestziele für öffentliche Aufträge • ein Nachfrageimpuls für saubere Fahrzeuge mit dem Ziel der CO₂- und Luftschadstoffreduzierung im Bereich des öffentlichen Verkehrs ausgelöst wird, • eine Förderung und Belebung des Marktes für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge erfolgt. Kriterien (jeweils im Vergleich vor und nach Inkrafttreten des Gesetzes) sind u.a. • der Anteil der sauberen Fahrzeuge an der Gesamtzahl aller erfassten Fahrzeuge, insbesondere • der Anteil sauberer Pkw an der Gesamtzahl der Neuzulassungen sowie • die Veränderung der Immissionswerte von CO₂- und Luftschadstoffen. Die Daten der zugelassenen neuen Kraftfahrzeuge werden bereits vom Kraftfahrtbundesamt erhoben. Darüber werden über die Vergabestatistik Daten zu beschafften sauberen Fahrzeugen erhoben. Immissionsdaten werden vom Umweltbundesamt erhoben.
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben wird die CVD-Richtlinie (Clean-Vehicles-Directive, (EU) 2019/1161) in nationales Recht umgesetzt. Die Richtlinie besagt, dass bei öffentlichen Vergabeverfahren zur Beschaffung von Fahrzeugen, die oberhalb der EU-Schwellenwerte liegen, ein festgelegter Anteil sauberer Fahrzeuge beschafft werden muss.

Die Richtlinie betrifft öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber aus der Wirtschaft, die bestimmte öffentliche Dienstleistungen erbringen. Insoweit sind bei öffentlichen Auftraggebern der Bund, aber auch die Länder und vor allem die Kommunen betroffen. Jedoch haben die Länder die Möglichkeit, die Quote in ihrem Zuständigkeitsgebiet zu verteilen, was hinreichende Flexibilität gewährleisten soll.

Unter sauberen Straßenfahrzeugen und sauberen leichten Nutzfahrzeugen sind solche zu verstehen, die bis 2025 max. 50 g/km CO₂ emittieren, wobei bis 2030 der CO₂-Wert auf 0 g/km sinkt.

Für die anderen Fahrzeugklassen gelten Fahrzeuge dann als sauber, wenn sie mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Darunter fallen gemäß EU-Richtlinie 2014/94/EU Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas und Flüssiggas.

Wesentlicher Inhalt des Vorhabens ist die Festlegung einer Beschaffungsquote:

- für saubere PkW (Fahrzeugklasse M1) und saubere leichte Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklassen M2 und N1) von 38,5% sowohl für den Zeitraum bis 2025 als auch in gleicher Höhe bis 2030,
- für saubere Lkw (d.h. schwere Nutzfahrzeuge: Fahrzeugklassen N2 und N3) von 10 % (bis 2025) bzw. von 15% (bis 2030) und
- für saubere Busse (Fahrzeugklasse M3) von 45% (bis 2025) bzw. von 65% (bis 2030).

Zusätzlich sind Dokumentations- und Monitoringpflichten bezüglich der Fahrzeugvergaben vorgesehen.

Bei der Neuregelung geht es um die Beschaffungen von Fahrzeugen des Öffentlichen (Straßen-)Verkehrs, der (Straßen-)Personenbeförderung, der Bedarfspersonenbeförderung (bspw. Schülerverkehr), der Abholung von Siedlungsabfällen, der Post- und Paketbeförderung auf der Straße sowie der Post- und der Paketzustellung. Für den ersten Zeitraum (bis 2025) sind Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr usw. ausgenommen. Zeitlich unbefristet sind auch spezifisch gebaute Fahrzeuge der Streitkräfte ausgenommen.

II.1 Erfüllungsaufwand

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar geschätzt. Der Erfüllungsaufwand entsteht in zwei Bereichen: Einmal entstehen Folgekosten für die Anpassung des Vergabeverfahrens und im Nachgang das Monitoring. Zum anderen entstehen Mehrkosten bei der Beschaffung der sauberen Fahrzeuge einschließlich notwendiger Infrastruktur.

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein jährlicher Aufwand von etwa 280.000 Euro. Dieser Aufwand steigt in den ersten 10 Jahren von jährlich im Durchschnitt 180.000 Euro auf jährlich 280.000 Euro ab dem 11. Jahr an.

Betroffen ist die Wirtschaft im Bereich der Post- und Paketbeförderung und -zustellung für die Erbringung von Dienstleistungen für öffentliche Auftraggeber. Im Übrigen erfolgt die Wahrnehmung öffentlicher Dienstleistungen (bspw. zur Daseinsvorsorge) im Regelfall durch die öffentliche Hand selbst und wird im Abschnitt Verwaltung dargestellt.

Durch Abfragen und Statistiken bisheriger Beschaffungen schätzt das Ressort nachvollziehbar, dass für die Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 insgesamt jährlich 26 Plug-in-Hybrid Fahrzeuge bzw. Gasfahrzeuge (ab 2026 jährlich 27) zu beschaffen sind. Dies resultiert daraus, dass bereits ein hoher Bestand an sauberen Fahrzeugen bei diesen Dienstleistern vorhanden ist. Im Wesentlichen werden Fahrzeuge der Klasse N1 betroffen sein (23 Stück p.a.).

Dabei wird von Mehrkosten für die Wirtschaft für die Fahrzeugbeschaffung zwischen 3.000 Euro bis 35.000 Euro pro Fahrzeug im Vergleich zu Dieselfahrzeugen geschätzt. Im Rahmen der Abschätzung der Mehrkosten beim Kauf (alternativ beim Leasing) werden auch Kostenunterschiede für bspw. Kraftstoff und Wartung berücksichtigt. Bei reinen Elektrofahrzeugen werden auch Batteriekosten berücksichtigt.

Dieser Schätzung liegt eine generelle Schätzung der Mehrkosten für Fahrzeuge zugrunde, die sowohl für die Kostenschätzung der Wirtschaft als auch der Verwaltung angenommen wurde. So betragen die Einzelfallmehrkosten für die Fahrzeugklassen N1 und M1 etwa 3.000 Euro für ein Plug-in-Hybrid Fahrzeug, für ein reines Elektrofahrzeug betragen die Mehrkosten bereits 14.000 Euro. Für die Fahrzeugklassen M2 und N2 werden Mehrkosten für Hybridfahrzeuge von 15.000 Euro und für Elektrofahrzeuge von 100.000 Euro geschätzt. Bei den Fahrzeugklassen N3 und M3 werden Mehrkosten für gasbetriebene Fahrzeuge von 35.000 Euro geschätzt. Die Kosten für Elektrofahrzeuge erhöhen sich durchschnittlich auf 100.000 Euro bei der Klasse N3. Bei der Klasse M3 betragen die Mehrkosten mindestens 250.000 Euro. Für die Batteriekosten wurden aufgrund heterogener Studien zwei Szenarien gebildet. Im Szenario 1 werden jährliche Kosten für die Klasse M3 von 105.000 Euro pro Fahrzeug geschätzt, wobei davon ausgegangen wird, dass diese Batterien nach etwa 6 Jahren ausgetauscht werden müssen. Im Szenario 2 werden höhere jährliche Kosten für den Batterieaustausch der Klasse M3 von 280.000 Euro pro Fahrzeug geschätzt.

Die jährlichen Kosten steigen für die Wirtschaft nach Einschätzung des Ressorts bis zum 10. Jahr an, dann ist die Quote erreicht. Für die ersten 10 Jahre wird ein Wechsel des Bestandes von jährlich 10% geschätzt.

Neben den Anschaffungs- und Betriebskosten verursacht das Vorhaben auch administrative Kosten für Nachweise bezüglich sauberer Fahrzeuge von jährlich 76.000 Euro. Diese resultieren aus Mehrkosten für Aufträge und für Angebote bei Vergabeverfahren.

Darüber hinaus entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 94.000 Euro, weil für die sauberen Fahrzeuge auch die erforderliche Infrastruktur bereitgestellt werden muss. Das betrifft insbesondere nicht öffentliche Ladesäulen (bspw. auf dem Betriebshof). Hierfür schätzt das Ressort im Einzelfall Kosten von 4.000 Euro (knapp 24 Ladesäulen für je 10 Hybridfahrzeuge).

Verwaltung

Für den Bund fallen ein jährlicher Aufwand von 1,3 Mio. Euro und ein einmaliger Aufwand von 2,4 Mio. Euro an. In den ersten 10 Jahren liegt der durchschnittliche Aufwand bei 1,1 Mio. Euro p.a.

Wie bei der Wirtschaft entstehen die jährlichen Kosten vorwiegend aus dem geschätzten Mehraufwand für die Fahrzeugbeschaffung und -wartung. Die einmaligen Kosten sind beim Bund auf Investitionen in nicht öffentliche Ladestationen zurückzuführen.

Das Ressort schätzt, basierend auf Befragungen und Statistiken, die jährliche Fallzahl zu beschaffender sauberer PkWs (M1) beim Bund mit 1.570 (Quote von 38,5 %), wobei von etwa 4.500 im Jahr 2019 beschafften Fahrzeugen ausgegangen wird. Dabei wird ebenfalls davon ausgegangen, dass ohnehin schon 10% sauber beschafft werden oder deren Vergabe unterhalb des EU-Schwellenwerts liegt. Zudem wird berücksichtigt, dass gekaufte Fahrzeuge im Schnitt nach gut drei Jahren ausgetauscht werden und dass die Quote Kauf zu Leasing beim Bund etwa 95% zu 5% beträgt. In den ersten drei Jahren ist daher mit einem Austausch des Bestandes zu je 30% zu rechnen, so dass nach drei Jahren die Quote erfüllt ist. Auch hier setzt das Ressort im Einzelfall Mehrkosten durchschnittlich zwischen 3.000 – 35.000 Euro an.

Die administrativen Kosten, bspw. Anpassung der Vergabeunterlagen, sind bei 163 Vergabeverfahren p.a. geringfügig (6.500 Euro p.a.), gleiches gilt für die Monitoringpflichten (Überwachung der Quote usw.) mit etwa 3.000 Euro p.a.

Die einmaligen Kosten werden auf etwa 2,4 Mio. Euro geschätzt, dahinter stehen im Wesentlichen 560 nicht öffentliche Ladestationen á 4.000 Euro.

Für die Länder und Kommunen entsteht der wesentliche Anteil des Erfüllungsaufwands, was aus der hohen Zahl der zu beschaffenden Fahrzeuge resultiert. Insgesamt schätzt das Ressort jährlichen Erfüllungsaufwand zwischen 370 bis zu 540 Mio. Euro (in den ersten 10 Jahren zwischen 163 bis zu 333 Mio. Euro p.a.) und einmalige Kosten von etwa 1,62 Mrd. Euro.

Bei den Ländern und Kommunen resultieren die Kosten aus der Anschaffung von Bussen (M3), die zu deutlich höheren Mehrkosten im Einzelfall führen. Die jährlichen von-bis-Werte resultieren dabei aus den o.g. zwei Szenarienbetrachtungen für den Batterieaustausch bei Bussen (M3). Das Ressort schätzt, dass die Länder bis zum Jahr 2025 jährlich insgesamt 1.140 saubere Busse (M3) und ab dem Jahr 2026 jährlich 1.650 saubere Busse anschaffen müssen. Basis dieser Schätzung ist eine jährliche Fallzahl für Busse (M3) von 4.067 (sowie 1.000 gebrauchte Fahrzeuge für den Schülerersatzverkehr). Die Quote sauberer Busse beträgt bis 2025 45% und danach 65%.

Des Weiteren fallen Mehrkosten an für

- saubere PkW (M1): Hier wird eine Fallzahl von 3.000 (bis 2025) bzw. 3.000 (ab 2026) Fahrzeuge p.a. geschätzt (Basis 7.870 Fahrzeuge p.a., Quote 38,5% bis 2025 und bis 2030)
- saubere leichte Nutzfahrzeuge (N1): Hier wird eine Fallzahl von 695 (bis 2025) bzw. 695 (bis 2030) Fahrzeuge p.a. geschätzt (Basis: 1.807 Fahrzeuge p.a., Quote wie M1),
- saubere Busse (M2): Hier wird eine Fallzahl von 4 (bis 2025) bzw. 4 (bis 2030) Fahrzeuge p.a. geschätzt (Basis: 10 Fahrzeuge p.a., Quote wie M1),
- saubere Müllfahrzeuge für Siedlungsabfälle (N3): Hier wird eine Fallzahl von 128 (bis 2025) bzw. 192 (bis 2030) Fahrzeuge p.a. geschätzt (Basis: 1.277 Fälle p.a., Quote von 10% bzw. 15%),
- saubere LkW (N2): Hier wird eine Fallzahl von 26 (bis 2025) bzw. 39 (bis 2030) Fahrzeuge p.a. geschätzt (Basis: 258 Fahrzeuge p.a., Quote wie N3).

In der Abschätzung wurde ferner angenommen, dass die Fahrzeuge alle 10 Jahre ausgetauscht werden, dass 15% der PkW unterhalb der EU-Schwelle beschafft werden und daher nicht in den Anwendungsbereich fallen und dass das Verhältnis Kauf zu Leasing/ Miete 95% zu 5% beträgt.

Die genannten Kosten stellen Durchschnittskosten dar, die im Einzelfall auch erheblich überschritten werden können.

Der jährliche Aufwand steigt zunächst von jährlich zwischen 163 Mio. Euro (Szenario 1) bis zu 333 Mio. Euro (Szenario 2) auf zwischen 370 Mio. Euro (Szenario 1) bis zu 540 Mio. Euro (Szenario 2) ab dem 11. Jahr an. Ab diesem Zeitpunkt wird auch die (obere) Quote so erfüllt sein, dass ein beschafftes sauberes Fahrzeug ein bestehendes sauberes Fahrzeug ersetzt.

Die jährlichen administrativen Kosten fallen demgegenüber untergeordnet aus. Sie betragen etwa 87.000 Euro p.a. für die Anpassung der Vergabeunterlagen und deren Dokumentation (3.250 Vergaben p.a.) sowie etwa 43.000 Euro p.a. für Berichtspflichten.

Der einmalige Aufwand wird auf etwa 1,6 Mrd. Euro geschätzt. Hierunter fallen die Kosten für die nicht öffentlichen Ladestationen sowie für die Umrüstung von Werkstätten und Betriebshöfen für die Wartung insbesondere der Elektrofahrzeuge. Für nicht öffentliche Ladestationen von Elektrobussen werden im Einzelfall Kosten von 80.000 Euro geschätzt (14.000 Ladesäulen). Insoweit fällt hierfür der größte Anteil der einmaligen Sachkosten an (1,1 Mrd. Euro).

II.2 Evaluation

Das Regelungsvorhaben wird 5 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Ziel des Vorhabens und der Evaluation ist die Überprüfung, ob durch Festlegung der Mindestziele für öffentliche Aufträge

- ein Nachfrageimpuls für saubere Fahrzeuge mit dem Ziel der CO₂- und Luftschadstoffreduzierung im Bereich des öffentlichen Verkehrs ausgelöst wird,
- eine Förderung und Belebung des Marktes für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge erfolgt.

Kriterien (jeweils im Vergleich vor und nach Inkrafttreten des Gesetzes) sind u.a.

- der Anteil der sauberen Fahrzeuge an der Gesamtzahl aller erfassten Fahrzeuge, insbesondere
- der Anteil sauberer Pkw an der Gesamtzahl der Neuzulassungen sowie
- die Veränderung der Immissionswerte von CO₂- und Luftschadstoffen.

Die Daten der zugelassenen neuen Kraftfahrzeuge werden bereits vom Kraftfahrtbundesamt erhoben. Darüber werden über die Vergabestatistik Daten zu beschafften sauberen Fahrzeugen erhoben. Immissionsdaten werden vom Umweltbundesamt erhoben.

III. Ergebnis

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatlerin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 1 SaubFahrzeugBeschG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 1 die Wörter „regelt Mindestziele“ durch die Wörter „dient der Sicherstellung von Mindestzielen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Richtlinie (EU) 2019/1161 verlangt nach Artikel 1 Nummer 2 von den Mitgliedstaaten „sicherzustellen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber dazu verpflichtet sind, beim Kauf bestimmter Straßenfahrzeuge die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und bestimmter Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer zu berücksichtigen, um den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern und zu beleben und den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Europäischen Union zu verbessern.“ Eine unmittelbare Verpflichtung zur vergaberechtlich bindenden Vorgabe von Mindestzielen für die Beschaffung durch die Mitgliedstaaten ergibt sich dadurch aber nicht. Vielmehr ergibt sich aus Artikel 1 Nummer 6 der oben genannten Richtlinie durch die Formulierung von Artikel 5 Absatz 1 Satz 1 ausdrücklich, dass die Mitgliedstaaten insoweit nur eine Sicherstellungsverpflichtung in Bezug auf die in der Richtlinie vorgegebenen Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe haben. Schon dies verdeutlicht, dass den Mitgliedstaaten für diese Sicherstellung ein breites Umsetzungsermessen eingeräumt ist, das neben der verpflichtenden Vorgabe von Mindestzielen für die Beschaffung, wie sie der Gesetzentwurf bislang vorsieht, auch andere Umsetzungsmöglichkeiten eröffnet, die eine Sicherstellung auf anderem Wege gewährleisten. Dieser Spielraum sollte bei der Umsetzung genutzt werden, indem hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M3 (Linienbusse) auf die Umsetzung durch eine Branchenvereinbarung gesetzt wird. Dementsprechend sollte auch in § 1 Absatz 1 des Gesetzentwurfs auf den damit verbundenen Sicherstellungsansatz und nicht auf die bislang formulierte Regelung der Einführung von Mindestzielen abgestellt werden.

2. Zu Artikel 1 (§ 4 Absatz 1 Nummer 5 SaubFahrzeugBeschG)

In Artikel 1 sind in § 4 Absatz 1 Nummer 5 die Wörter „ohne vorgesehene Stehplätze“ zu streichen.

Begründung:

Die Richtlinie (EU) 2019/1161 sieht bereits in Nummer 16 der Erwägungsgründe vor, dass aufgrund des geringen Reifegrads von emissionsarmen und -freien Reisebussen, der relativ geringen Rolle der Vergabe öffentlicher Aufträge in diesem Marktsegment und ihrer spezifischen betrieblichen Anforderungen Reisebusse nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen sollten. Im Einklang mit dem in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Regelung Nummer 107 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) verfolgten Ansatz gelten Fahrzeuge der Klasse M3 mit sehr geringem oder keinem Bereich für stehende Fahrgäste als Reisebusse.

Dementsprechend sind gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b) der Richtlinie 2009/33/EG (CVD) Fahrzeuge der Klasse M3 mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse I und der Klasse A im Sinne von Artikel 3 Num-

mern 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen.

Folgerichtig wurden in § 4 Absatz 2 zwar die Busse der Klasse M3 mit den Aufbauartklassen I und A abweichend von der Herausnahme nach § 4 Absatz 1 Nummer 5 ausdrücklich wieder in den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG aufgenommen. Die Aufnahme ist entsprechend den Erwägungsgründen daran geknüpft, dass diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen müssen.

Mit der bislang formulierten Regelung des § 4 Absatz 1 Nummer 5 sind wegen der nicht expliziten Herausnahme aus dem Anwendungsbereich allerdings auch Überlandbusse und Reisebusse mit geringem Stehplatzaufkommen von der nationalen Umsetzung der CVD erfasst. Damit geht das SaubFahrzeugBeschG über den Regelungsbereich der CVD hinaus, was die nationale Umsetzung zusätzlich erschwert und nicht der von der Bundesregierung angestrebten 1:1-Umsetzung entspricht.

3. Zu Artikel 1 (§ 5a – neu –, § 7 Absatz 1 Satz 2 – neu – SaubFahrzeugBeschG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach § 5 ist folgender § 5a einzufügen:

„§ 5a

Sicherstellung zur Einhaltung der Mindestziele für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M3
(Linienbusse)

(1) Abweichend von § 5 erfolgt die Sicherstellung der Einhaltung der für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M3 (Klassen I und A) bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber für den Einsatz im Gebiet der Bundesrepublik insgesamt nach den nachfolgenden Regelungen. Die Mindestziele bestimmen sich dabei als Mindestprozentsatz sauberer schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der gemäß § 3 in dem jeweiligen Referenzzeitraum beschafften sauberen schweren Nutzfahrzeuge. Sie sind bezogen auf das Bundesgebiet insgesamt einzuhalten.

(2) Zur Einhaltung der Verpflichtung nach Absatz 1 schließt das zuständige Bundesministerium gemeinsam mit den zuständigen Ministerien der Länder und den kommunalen Spitzenverbänden spätestens bis zum 31. Dezember 2021 eine bundesweite Branchenvereinbarung mit den Verbänden der Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schulbusverkehrs auf der Bundesebene, in der diese im Wege einer freiwilligen Selbstverpflichtung vereinbaren, innerhalb der Branche die Mindestziele nach Absatz 1 bundesweit einzuhalten und Bundesregierung und Bundestag im Wege eines jährlichen Monitorings bis zum 1. Dezember jeden Jahres über die erreichte Zielerreichung und die Prognose für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 zu unterrichten. Die Branchenvereinbarung soll vorsehen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die festgelegten Mindestziele im jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 nicht einhalten müssen, wenn die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber übererfüllt werden. Die Mindestziele nach § 6 müssen aber bundesweit insgesamt eingehalten werden. Das zuständige Bundesministerium hat die Einhaltung der Mindestziele insgesamt durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber zu überwachen. Die nähere Ausgestaltung des Verfahrens zum Abschluss der Branchenvereinbarung und des Monitorings wird im Wege einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern geregelt.

(3) Wird die Branchenvereinbarung nach Absatz 2 nicht bis zum 31. Dezember 2021 abgeschlossen oder ergeben das Monitoring und die Prognose nach Absatz 2 eine prognostizierte Verfehlung der Mindestziele nach Absatz 1, so legt das zuständige Bundesministerium der Bundesregierung innerhalb von drei Monaten nach der Vorlage von Monitoring und Prognose ein unter Einbindung aller Beteiligten der Branchenvereinbarung entwickeltes Sofortprogramm vor, das die Einhaltung der Mindestziele für

den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 sicherstellt. Die Bundesregierung berät über die zu ergreifenden Maßnahmen und beschließt diese schnellstmöglich. Sie unterrichtet den Bundestag über die beschlossenen Maßnahmen.“

b) § 7 Absatz 1 ist folgender Satz anzufügen:

„§ 5a bleibt unberührt.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Der in § 5 des Gesetzentwurfs gewählte Ansatz zu den Umsetzungsregelungen ist in Bezug auf die Einhaltung der Mindestziele für Nutzfahrzeuge der Klasse M3 (Klasse I (Linienbusse) und Klasse A (Midibus in Linienbusausführung) grundsätzlich ungeeignet. Die Regelungen zur Einhaltung von Mindestzielen sind von besonderer Bedeutung für den Bereich des ÖPNV und betreffen kommunale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirtschaftlich in erheblicher Weise. Gleiches gilt für den freigestellten Schülerverkehr, der von meist öffentlichen Schulträgern oder Trägern der Schülerbeförderung beauftragt wird und der häufig mit den ebengenannten Fahrzeugarten durchgeführt wird.

Eine bundesgesetzliche Umsetzung der Verpflichtung zur Einhaltung der Mindestziele mit unmittelbar bindender Wirkung für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, wie der Gesetzentwurf sie vorsieht, wird dabei weder den Interessen von Ländern und Kommunen noch denen der Verkehrsunternehmen gerecht.

Im Bereich der Regelungen für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M3 (Klassen I und A) sollte daher der in der EU-Richtlinie eingeräumte Umsetzungsspielraum genutzt werden und eine Sonderregelung, wie hier unter § 5a vorgeschlagen, erlassen werden. Mit dieser wird das Primat einer Sicherstellung der Mindestziele durch eine Branchenvereinbarung vorgegeben. Für den Fall, dass das kontinuierliche Monitoring ergeben sollte, dass die Mindestziele für die in der Richtlinie vorgegebenen Referenzzeiträume über die Branchenvereinbarung prognostisch nicht realistisch umsetzbar erscheinen, wird ein Regelungsmechanismus vorgeschlagen, wie ihn der Bundesgesetzgeber in § 8 des Bundes-Klimaschutzgesetzes normiert hat und mit der er nach der Gesetzesbegründung die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 gewährleistet und seine internationalen und europarechtlichen Klimaschutzverpflichtungen umsetzt. Kern dieses Ansatzes ist die gesetzliche Verankerung einer Initiativpflicht der Bundesregierung zum Beschluss zusätzlicher Maßnahmen im Rahmen eines Sofortprogramms für den Fall, dass die im Bundes-Klimaschutzgesetz normierten Klimaschutzziele für einen Sektor nicht erreicht werden. Dabei ist das zuständige Bundesministerium innerhalb einer im Gesetz definierten Frist von drei Monaten zur Vorlage eines Sofortprogramms, mit dem die Einhaltung der Klimaschutzziele für den Sektor für die Folgejahre sichergestellt wird, verpflichtet.

Dieser Ansatz wird auf den Fall übertragen, dass das gesetzlich vorgeschriebene Monitoring im Rahmen der Branchenvereinbarung ergibt, dass die gesetzlichen Mindestziele nach § 6 für den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge der Klasse M3 (Klassen I und A) bundesweit prognostisch nicht eingehalten werden können. Abweichend von der alleinigen Verantwortung des zuständigen Bundesministeriums sollte die Verantwortung für die Entwicklung des Vorschlags für das in diesem Fall erforderliche Sofortprogramm allerdings entsprechend des gemeinsamen Ansatzes zur Sicherstellung der Erreichung der Mindestziele gemeinsam bei allen an der Branchenvereinbarung Beteiligten (Bundesministerium, Länderministerien, kommunale Spitzenverbände, Verbände des Verkehrsgewerbes) liegen. Auf diesem Wege könnten eine praxisgerechte Sicherstellung der Einhaltung der Mindestziele für den Bereich des ÖPNV im Zusammenwirken aller relevanten Akteure sichergestellt und gleichzeitig Reaktionsmöglichkeiten, sei es in finanzieller (Fördermittel, Finanzausstattung), administrativer (Ausgestaltung Förderprogramme oder ÖDA-Vergaben) oder auch gesetzlicher (ergänzende gesetzliche Vorgaben durch Bund und / oder Länder) Hinsicht, bei Umsetzungsproblemen eröffnet werden.

Zu Buchstabe b:

§ 5a trifft eine Sonderregelung in Bezug auf das Verfahren zur Sicherstellung der Einhaltung der bundesweiten Mindestziele für die Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen der Klasse M3 (Klassen I und A). Die dort getroffenen Sonderregelungen zu den Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sollen von den Regelungen in § 7 Absatz 1 nicht betroffen werden.

4. Zu Artikel 1 (§ 7 Absatz 1 SaubFahrzeugBeschG)

In Artikel 1 ist § 7 Absatz 1 wie folgt zu fassen:

„(1) Der Bund stellt in seinem Zuständigkeitsbereich sicher, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber insgesamt die Mindestziele nach § 6 Absatz 1 bis 3 für die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen einhalten. Die Länder erfüllen die Aufgaben im Sinne des § 5 Absatz 2 und 3.“

Begründung:

Die im Gesetzentwurf gewählte Formulierung in § 7 Absatz 1, dass auch die Länder in ihrem Zuständigkeitsbereich die Einhaltung der Mindestziele sicherstellen, widerspricht der Regelung in § 5 Absatz 2 des Gesetzentwurfs, wonach die Länder die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber überwachen. „Sicherstellen“ und „überwachen“ unterliegen unterschiedlichen Anforderungen an die ausführenden Stellen und stellen damit ein Widerspruch dar. Durch den Verweis auf § 5 Absatz 2 und 3 wird klargestellt, welche Aufgaben durch die Länder zu erfüllen sind. Daher bedarf es keiner zusätzlichen Aufgabenfestlegung, sondern höchstens eines Verweises auf § 5.

Durch die Formulierung des „Sicherstellens“ in der derzeitigen Fassung des § 7 Absatz 1 wird zudem der Eindruck erweckt, dass das Erreichen der Mindestziele nicht im Wege der einzelfallbezogenen Beschaffung, wie in § 5 Absatz 1 normiert, sondern durch ein aktives Einwirken der einzelnen Länder auf die beschaffenden öffentlichen Auftraggeber (insbesondere Kommunen) und Sektorenauftraggeber sichergestellt werden soll. Dies setzt aber voraus, dass die Länder entsprechende Einwirkungsmöglichkeiten auf Gebietskörperschaften und andere öffentliche wie private Unternehmen, die Auftraggeber im vergaberechtlichen Sinne sind, haben. Die hier in Frage stehenden Beschaffungen werden von den Kommunen im Rahmen des eigenen Wirkungskreises (Haushalt) wahrgenommen. Ein Einwirken auf die Beschaffungsbedarfe und Leistungsbestimmungsrechte außerhalb vergaberechtlich verbindlicher Vorgaben stellt einen Eingriff in die Selbstverwaltung beziehungsweise Geschäftsführung dar. Vor diesem Hintergrund bestehen gegen den derzeitigen Regelungsvorschlag einer aktiven „Sicherstellung“ auch erhebliche Bedenken in verfassungsrechtlicher Hinsicht.

5. Zu Artikel 1 (Fußnote 1 der Anlage 1 zu § 2 Nummer 4, § 6 Absatz 1 SaubFahrzeugBeschG)

In Artikel 1 ist in der Anlage 1 zu § 2 Nummer 4, § 6 Absatz 1 die Fußnote 1 wie folgt zu fassen:

„1) Angegebene maximale Emissionswerte für die Anzahl ultrafeiner Partikel (PN) in #/km und Stickoxide (NOx) in mg/km im praktischen Fahrbetrieb (RDE), wie in Nummer 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, gemäß Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 sowohl für vollständige als auch für innerstädtische RDE-Fahrten.“

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

Die Richtlinie 2007/46 EG wurde aufgehoben und war bis zum 31. August 2020 in Kraft. Die Aufhebung erfolgte durch die Verordnung (EG) Nr. 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 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. In Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 2020/683 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 wird das anzuwendende Muster für die Übereinstimmungsbescheinigung festgelegt.

6. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass die bisher eher unverbindlichen Regelungen sowie die Marktentwicklung im Fahrzeugbereich nicht ausgereicht haben, sauberen Fahrzeugen insbesondere im Bereich schwere Nutzfahrzeuge zum Durchbruch zu verhelfen, um die gesetzten THG-Emissions-Minderungsziele zu erreichen.
- b) Der Bundesrat begrüßt daher, dass mit der Umsetzung der Clean-Vehicles-Directive (CVD) in nationales Recht Anreize gesetzt werden können und für die Hersteller auch die Planungs- und Investitionssicherheit erhöht wird.
- c) Der Bundesrat bedauert ferner, dass der Bund der Forderung der Länder nach einer Regelung der Mindestziele vorrangig über Branchenvereinbarungen nicht gefolgt ist. Dies wäre zumindest für die Beschaffung im ÖPNV bundesweit sinnvoll.

Begründung:

Zu Buchstabe c:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden die Umsetzungsprobleme auf die Ebene der Länder, der Kommunen und Verkehrsunternehmen verschoben. Neben den Verpflichtungen zur Sicherstellung und Überwachung, die hohe Kosten für die Länder nach sich zögen, drohen einseitige Belastungen der Verkehrsunternehmen durch mögliche Beschaffungsverpflichtungen, welche wiederum zu erhöhten Fahrpreisen oder Reduzierung des Verkehrsangebotes führen könnten. Gerade der ÖPNV als klimafreundliche Mobilitätsform sollte nicht durch höhere Ausgaben belastet werden. Die unterschiedlichen Gegebenheiten in urbanen und ländlichen Räumen mit zum Teil schwierigen Einsatzmöglichkeiten emissionsfreier Busse legen ebenfalls nahe, die Erfüllung der Mindestziele insgesamt und bundesweit zu erfüllen. Auf der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2020 wurde dies von den Ländern gefordert.

Die CVD räumt den Mitgliedstaaten für die Sicherstellung der Mindestziele ein breites Umsetzungsersparnis ein, das neben der verpflichtenden Vorgabe von Mindestzielen für die Beschaffung, wie sie der Gesetzentwurf bislang vorsieht, auch andere Umsetzungsmöglichkeiten eröffnet, die eine Sicherstellung auf anderem Wege gewährleistet.

Die Sicherstellung der Mindestziele für schwere Nutzfahrzeuge könnte über eine Branchenvereinbarung erfolgen. Branchenvertreter (zum Beispiel bdo, VDV) haben bereits in ihren Stellungnahmen zum Referentenentwurf deutlich die Bereitschaft zur Mitwirkung signalisiert.

7. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, im Benehmen mit den Ländern einen adäquaten und über die Laufzeit des Gesetzes dauerhaft angelegten Mehrbelastungsausgleich des Bundes für die Länder und Kommunen sicherzustellen.

Begründung:

Die Bundesregierung hat einen Gesetzentwurf zur Umsetzung der sogenannten „Clean-Vehicles-Directive“ der EU vorgelegt, der ab dem geplanten Inkrafttreten bis Ende 2030 zu erheblichen und dauerhaften Mehrkosten bei der Beschaffung und dem Betrieb der Fahrzeugflotten der Länder und der Kommunen führen wird. Diese Mehrkosten können durch die Haushalte der Länder und Kommunen nicht kompensiert werden. Bei wichtigen Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge, insbesondere bei kommunalen Dienstleistungen in den Bereichen Öffentlicher Personennahverkehr, Abfallentsorgung sowie Wasserver- und -entsorgung sind dauerhaft höhere Preise und Gebühren zu erwarten. Die Erreichung wichtiger und gemeinsamer politischer Zielstellungen von Bund, Ländern und Kommunen im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Mobilitätswende wird dadurch gefährdet. Ein dauerhafter Ausgleich der Mehrbelastungen von Ländern und Kommunen durch den Bund ist somit erforderlich.

8. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat sieht in dem Gesetzentwurf grundsätzlich einen wichtigen Schritt zur Förderung und Belebung des Marktes für saubere, energieeffiziente und emissionsfreie Fahrzeuge sowie zur Verbesserung des Beitrags des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der EU, des Bundes und der Länder.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass zum Erreichen der verbindlichen Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe erhebliche finanzielle Mehraufwendungen für die Haushalte von Ländern und Kommunen, insbesondere für Aufgabenträger des ÖPNV, erforderlich sind. Angesichts angespannter Haushaltssituationen besteht die Gefahr, dass die Mindestziele nicht erreicht werden können und/oder Fahrpreiserhöhungen im ÖPNV nicht auszuschließen sind.
- c) Um die aus dem Gesetzentwurf für die Haushalte der Länder und Kommunen resultierenden Mehrbelastungen zu minimieren und insbesondere im Bereich des ÖPNV Fahrpreiserhöhungen zu verhindern, hält der Bundesrat dauerhaft angelegte und gezielte finanzielle Unterstützungen der Länder und Kommunen durch den Bund für zwingend erforderlich.
- d) Der Bundesrat fordert daher eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel, um den Ländern zu ermöglichen, Mehrkosten der Verkehrsunternehmen zur Erreichung der Mindestziele gezielt zu fördern. Die von den Ländern bereits an die Bundesregierung herangetragene Forderung, die für das Jahr 2020 im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms erhöhten Regionalisierungsmittel angemessen zu verstetigen, bleibt hiervon unberührt.
- e) Zudem wird die Bundesregierung gebeten, zur Kompensation der Mehrkosten gezielte Förderprogramme für die vom Gesetzentwurf betroffenen Auftraggeber, auch für kommunale Gebietskörperschaften, zur Verfügung zu stellen. Aus Sicht des Bundesrates sollte hierzu insbesondere geprüft werden, ob und inwieweit die im Entwurf des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans vorgesehenen Ausgaben in der Komponente 1.2 „Klimafreundliche Mobilität“ (insgesamt 6,612 Milliarden Euro), insbesondere für Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur (1,015 Milliarden Euro) und zur Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben (1,085 Milliarden Euro), aufgestockt werden sollten, um die Zielerreichung des vorliegenden Gesetzentwurfs bedarfsgerecht zu unterstützen.

Begründung:

Mit dem Gesetzentwurf werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben.

Ausweislich des Gesetzentwurfs sind hierbei erhebliche finanzielle Mehrbelastungen für Länder und Kommunen, insbesondere im Bereich des ÖPNV, zu erwarten. Der Gesetzentwurf geht hier von einem einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von 1,6 Milliarden Euro innerhalb von zehn Jahren aus. Zudem wurde ein jährlicher Erfüllungsaufwand zwischen 163 Millionen und 540 Millionen Euro ermittelt. Nach dem Gesetzentwurf entfällt ein Großteil der Kosten auf den Bereich der Busse im ÖPNV.

Um die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs für Länder und Kommunen abzufedern, sollte der Bund die Umsetzung finanziell unterstützen. Hierfür bietet es sich an, die Regionalisierungsmittel zu erhöhen, um den Ländern eine gezielte Förderung der Anschaffung von sauberen und emissionsfreien Bussen zu ermöglichen. Zudem sollten Förderprogramme des Bundes, wie zum Beispiel zur Förderung von Ladeinfrastruktur und zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV, im Hinblick auf die Zielstellung des vorliegenden Gesetzentwurfs bedarfsgerecht fortgeführt, aufgestockt und ausgestaltet werden. Hierzu sollten vorrangig auch die Deutschland zustehenden Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) der EU zum Einsatz kommen. Die Bundesregierung hat hierzu den Entwurf des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans vorgelegt. Im Schwerpunkt 1 „Klimapolitik und Energiewende“, sind in der Komponente 1.2 „Klimafreundliche Mobilität“ Ausgaben in Höhe von 6,612 Milliarden Euro geplant, wovon unter anderem 1,015 Milliarden Euro für Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur und 1,085 Milliarden

Euro für die Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben vorgesehen sind. Die Bundesregierung sollte prüfen, ob eine Aufstockung der Mittel im Bereich der Komponente 1.2 „Klimafreundliche Mobilität“ erforderlich ist, um die Zielerreichung des vorliegenden Gesetzentwurfs bedarfsgerecht zu unterstützen. Eine Kofinanzierung der Länder und Kommunen sollte hierbei möglichst vermieden werden.

9. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, eine adäquate finanzielle Unterstützung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen durch den Bund sicherzustellen. Dies sind insbesondere:

- Bereitstellung des angekündigten Förderprogramms mit einem Fördervolumen in Höhe von 800 Millionen Euro zur Förderung der emissionsfreien und –armen Antriebe und nötigen Infrastrukturen für den Zeitraum 2021 bis 2024 im ÖPNV.
- Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Finanzierung der Transformation des ÖPNV von fossilen Kraftstoffen auf regenerativ erzeugte Energien sowie der höheren Betriebskosten. In ihrer Sitzung vom 14. und 15. Oktober 2020 hat die Verkehrsministerkonferenz darauf hingewiesen, dass eine Verstärkung der im Jahr 2020 um 2,5 Milliarden Euro erhöhten Regionalisierungsmittel erforderlich sein wird.

Begründung:

Ausweislich der Erwägungsgründe in der EU-Richtlinie dürfen die Mehrbelastungen aus der Umsetzung der CVD nicht zu erhöhten Fahrpreisen oder einer Ausdünnung des Verkehrsangebots führen. Im Gesetzentwurf heißt es unter Punkt F. „Weitere Kosten“ lediglich, dass kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage aufgrund betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen vermieden werden sollen und Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreisniveau daher voraussichtlich nicht zu erwarten seien. In der praktischen Umsetzung kann ein Umwälzen der Mehrbelastungen aufgrund der Anforderungen dieses Gesetzes allerdings nur durch adäquate finanzielle Unterstützung durch den Bund vermieden werden. Nur so kann letztlich auch die Zielsetzung des europäischen Gesetzgebers, eine Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen, erreicht werden.

Eine absehbare Kostenreduktion bei der Beschaffung der von der EU-Richtlinie geforderten Fahrzeuge kann aufgrund der Marktsituation nicht erkannt werden. Der Ausgleich muss daher durch die (ÖPNV-) Betreiber beziehungsweise die öffentliche Hand erfolgen. Die EU-Richtlinie fordert und bezieht sich in ihren Formulierungen auf die Beschaffung und den Austausch bestehender Fahrzeugflotten durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben beziehungsweise zur Nutzung vorgegebener Treib- und Kraftstoffe. In den letzten sieben Jahren der Entwicklung von Bussen mit alternativen Antrieben ist die Erkenntnis erwachsen, dass die Fahrzeugbeschaffung bei einem Systemwechsel den kleineren Teil der Investitionen darstellt. So sind

- Batteriebusse circa doppelt so teuer,
- Fahrzeuge mit Brennstoffzellen circa dreimal so teuer

wie vergleichbare dieselgetriebene Fahrzeuge der Abgasstufe EURO VI. Für den Betrieb dieser Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind jedoch viele zusätzliche Investitionen unter anderem in die Infrastruktur, das Personal sowie die Steuerung und Unterhaltung notwendig.

Die Investitionen, die in die Infrastruktur nötig sind, liegen dabei deutlich höher als die, die für die Fahrzeugbeschaffung notwendig sind. Die benötigte Vorlaufzeit beträgt zurzeit zwei bis drei Jahre. Ohne die Investitionen in die Infrastruktur ist der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben nicht möglich. Dazu kommt ein Doppelbetrieb von bisheriger Tankstellen- und neuer Lade- oder Tankinfrastruktur in der Migrationszeit bis zur kompletten Umstellung. Hierdurch steigen die Betriebskosten der Unternehmen, die in alternative Kraftstoffe investieren, deutlich.

Anlage 4**Gegenäußerung der Bundesregierung**

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme wie folgt:

Zu Nummer 1 Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 1 SaubFahrzeugBeschG)

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag.

Zutreffend ist zwar, dass der Wortlaut des Art. 1 CVD-RL explizit davon spricht, dass "die Mitgliedstaaten sicherzustellen [haben], dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber dazu verpflichtet sind, beim Kauf [...] CO₂-Emissionen zu berücksichtigen". Das „Sicherstellen der Verpflichtung“ im Richtlinienentwurf richtet sich an die Mitgliedstaaten, die zur Richtlinienumsetzung verpflichtet sind und bedeutet vom Wortlaut her, dass der jeweilige Mitgliedstaat dafür die Verantwortung trägt, dass die Ziele in seinem Hoheitsgebiet auch erreicht werden. Der gewählte Umsetzungsweg muss demnach sicherstellen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber "verpflichtet" werden. Im Sinne des „Verantwortung Tragens“ verwendet der Gesetzentwurf im Übrigen auch das Sicherstellen der Einhaltung der Ziele als Verpflichtung der zuständigen Gebietskörperschaften (hierzu s.u.). Die vorgeschlagene Formulierung würde den Bedeutungszusammenhang verkürzen und zu wenig Gewicht auf die Einhaltung der Ziele legen.

Zu Nummer 2 Zu Artikel 1 (§ 4 Absatz 1 Nummer 5 SaubFahrzeugBeschG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag dem Grunde nach zu und legt im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen Formulierungsvorschlag vor.

Zu Nummer 3 Zu Artikel 1 (§ 5a – neu –, § 7 Absatz 1 Satz 2 – neu – SaubFahrzeugBeschG)

Zu Buchstabe a):

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Der Vorschlag einer bundesweiten Branchenvereinbarung in Form einer freiwilligen Selbstverpflichtung für die Beschaffung von Fahrzeugen der Klasse M3 auf Bundesebene bzw. mit dem Bund ist nach Ansicht der Bundesregierung kein geeignetes Mittel zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161.

Einer freiwilligen Selbstverpflichtung fehlt es an der erforderlichen Verbindlichkeit im Hinblick auf die Richtlinienumsetzung, denn diese enthält eine Umsetzungsverpflichtung, die jeweiligen Auftraggeber im nationalen Recht zu verpflichten (s.o.). Die Bundesregierung sieht eine Regelung im Wege eines Bundesgesetzes als erforderlich an, um durch bundesweit verpflichtende Vorgaben die Umsetzung der Richtlinie sicherzustellen. Eine Branchenvereinbarung, die nicht verpflichtend ist, ist nach Ansicht der Bundesregierung hierfür nicht ausreichend. Dies würde auch nicht dadurch kompensiert, dass der Vorschlag vorsieht, im Falle einer sich abzeichnenden Untererfüllung der Beschaffungsquoten ein Sofortprogramm der Bundesregierung (dazu s.u.) zu etablieren.

Zum anderen kann der Bund verfassungsrechtlich im Bereich der Verwaltungskompetenz der Länder nach Art. 83 GG nur solche Verwaltungsvereinbarungen mit den Ländern abschließen, wonach Bund und Länder ihre jeweiligen Verwaltungsaufgaben selbst erfüllen und lediglich ihr eigenes Verhalten nach außen mit dem Partner abstimmen und harmonisieren. Der Bund kann jedoch keine Verwaltungsaufgaben übernehmen, für die die Länder zuständig sind. Eine solche Vereinbarung würde ferner gegen das Gebot der Haushaltstrennung verstoßen.

Soweit der Vorschlag vorsieht, dass der Bund die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber überwachen soll, ist darauf hinzuweisen, dass dem Bund entsprechend Artikel 84 Absatz 3 Grundgesetz (GG) nur das Mittel der Rechtsaufsicht über die Länder zusteht, wobei sich diese an die obersten Landesbehörden richtet. Die Kommunalaufsicht ist hingegen Ländersache. Vor diesem Hintergrund könnte jedenfalls eine Berichtspflicht der Länder an den Bund hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele z.B. hinsichtlich eines ein- oder zweijährigen Monitorings, geprüft werden.

Es bleibt jedoch den Ländern unbenommen, länderübergreifende Verwaltungsvereinbarungen abzuschließen, um so zu einer länderübergreifenden Beschaffungsquote zu gelangen. Dies ist denkbar zwischen zwei oder mehreren Ländern, aber auch zwischen allen Ländern, sofern diese es wünschen. Im Zuge dessen können die Länder eigene verbindliche Branchenvereinbarungen für bestimmte Auftraggeber auch länderübergreifend treffen. Dies wird durch den Gesetzentwurf nicht ausgeschlossen und folgt aus der Verwaltungskompetenz der Länder. Dies setzt voraus, dass im Ergebnis entweder die Mindestziele insgesamt für das jeweilige Land oder für alle in die Berechnung einbezogenen Bundesländer erreicht werden.

Die Vorgabe einer bundesweiten Branchenvereinbarung würde ferner voraussetzen, dass alle Bundesländer gemeinsam zusammenwirken. Auch von daher ist eine flexible Lösung, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, vorzuziehen. Dabei können auch die im Vergaberecht vorgesehenen Möglichkeiten der Beschaffungsk Kooperation genutzt werden, wie z.B. die gelegentliche gemeinsame Auftragsvergabe nach § 4 VgV oder die Nutzung einer zentralen Vergabestelle nach § 120 Absatz 4 GWB durch mehrere öffentliche Auftraggeber.

Das sowohl für den Fall des Nichtzustandekommens der freiwilligen Selbstverpflichtung, als auch der generellen Nichteinhaltung der Mindestziele aufzulegende Sofortprogramm des Bundes wird abgelehnt. Die Länder führen die Bundesgesetze als eigene Angelegenheit aus. Daher sind die Mindestziele nach dem Gesetzentwurf im Grundsatz jeweils auf Landesebene verpflichtend einzuhalten. Regelungen aus dem Bundesklimaschutzgesetz zur Einhaltung nationaler Ziele erscheinen in diesem Kontext nicht sachgerecht und übertragbar.

Zu Buchstabe b)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Da der Einschub eines neuen § 5a abgelehnt wird, bedarf es auch keiner diesbezüglichen Anwendungsregelung in § 7 Absatz 1 des Gesetzentwurfes.

Zu Nummer 4 Zu Artikel 1 (§ 7 Absatz 1 SaubFahrzeugBeschG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab, prüft aber Möglichkeiten der sprachlichen Klarstellung.

Die Regelung in § 5 Absatz 2 ermöglicht es den Ländern, unter Berücksichtigung der in der Richtlinie (EU) 2019/1161 unter Erwägungsgrund 19 genannten Belange verschiedene Faktoren, wie zum Beispiel länder-, regionen- oder metropolenbezogene Strukturunterschiede in Form von Wirtschaftskraft, Luftqualität oder Bevölkerungsdichte etc. bei der Umsetzung bzw. Einhaltung der Mindestziele zu berücksichtigen. Hier kann abweichend von der Grundregel in § 5 Absatz 1, wonach das Beschaffungsziel für den jeweiligen Auftraggeber für alle Beschaffungen im gesamten Referenzzeitraum gilt, ggf. durch eine unterschiedliche Aufteilung der Quoten auf die verschiedenen Auftraggeber einen Ausgleich herbeiführen, sofern die Landesquote insgesamt eingehalten wird. Hierfür bedarf es der in § 5 Absatz 2 Satz 1 vorgesehenen Überwachung.

§ 7 Absatz 1 regelt die Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern und legt darin die Sicherstellungsverpflichtung für die jeweiligen Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Einhaltung der in den jeweiligen Beschaffungsquoten bestehenden Mindestziele fest.

Sicherstellen und Überwachen haben vom Wortlaut her eine nahezu entsprechende Bedeutung und werden im Gesetzentwurf entsprechend dem jeweiligen Kontext eingesetzt.

Die Systematik von §§ 7 Absatz 1 und 5 Absatz 2 entspricht den verfassungsmäßigen Vorgaben. Beide Vorschriften stellen für den Bereich der Länder auf die Kommunalaufsicht als Landesaufsicht ab. Zutreffend ist, dass die hier die in Frage stehenden Fahrzeugbeschaffungen von den Kommunen im Rahmen des eigenen Wirkungskreises

(Haushalt) wahrgenommen werden. Nicht zutreffend ist jedoch die Einschätzung, dass es sich um ein Einwirken auf die Beschaffungsbedarfe und Leistungsbestimmungsrechte außerhalb vergaberechtlich verbindlicher Vorgaben handelt und darin ein Eingriff in die Selbstverwaltung bzw. Geschäftsführung vorliegt. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden verbindliche Vorgaben aufgrund der Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 i.V.m. Nummer 24 GG i. V. m. Artikel 72 Absatz 2 GG geschaffen. Dessen Einhaltung, insbesondere der in § 6 definierten Mindestziele von den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern, kann im Wege der Rechtsaufsicht im Rahmen der Kommunalaufsicht sichergestellt werden.

Zustimmung besteht jedoch insofern, als dass sprachliche Unklarheiten zu Auslegungsschwierigkeiten führen könnten. Daher wird geprüft, ob aus Klarstellungsgründen eine einheitliche Terminologie verwendet werden kann. In diesem Sinne könnte entweder auf die Formulierung in § 5 Absatz 2 Satz 1 gänzlich verzichtet werden oder es könnten in § 5 Absatz 2 die Begriffe „Überwachen und Sicherstellen“ verwendet werden, und dann, um eine Doppelregelung in § 7 Absatz 1 zu vermeiden, den Vorschlag des Bundesrates zu § 7 Absatz 1 aufzugreifen.

Zu Nummer 5 Zu Artikel 1 (Fußnote 1 der Anlage 1 zu § 2 Nummer 4, § 6 Absatz 1 SaubFahrzeugBeschG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag dem Grunde nach und zu legt im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen Formulierungsvorschlag vor.

Zu Nummer 6 Zum Gesetzentwurf allgemein

Zu Buchstaben a) und b):

Die Bundesregierung stimmt den Feststellungen des Bundesrates zu.

Zu Buchstabe c):

Die Bundesregierung nimmt die Stellungnahme des Bundesrats zur Kenntnis und verweist im Übrigen zum Stichwort Branchenvereinbarung auf ihre vorangehende Stellungnahme oben zu Nummer 3 a).

Zu Nummer 7 Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung lehnt die Forderung des Bundesrates ab.

Über eine mögliche weitere finanzielle Unterstützung der Länder durch den Bund kann nicht im Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens entschieden werden. Ergänzend wird auf die nachfolgende Stellungnahme zu Nummer 8 c), d) und e) verwiesen.

Zu Nummer 8 Zum Gesetzentwurf allgemein

Zu Buchstabe a):

Die Bundesregierung stimmt der Feststellung des Bundesrates zu.

Zu Buchstabe b):

Die Bundesregierung stimmt der Feststellung dem Grunde nach zu.

Zu Buchstabe c), d) und e):

Die Bundesregierung teilt die Einschätzung des Bundesrates zu Nummer c) nicht und lehnt die Forderung des Bundesrates zu Nummer d) ab. Einen Bedarf für die vom Bundesrat unter Nummer e) erbetenen zusätzlichen Förderprogramme sieht die Bundesregierung nicht.

Über eine mögliche weitere finanzielle Unterstützung der Länder durch den Bund kann nicht im Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens entschieden werden. Im Übrigen werden bereits Bundesmittel in beträchtlichem Umfang für diese Zwecke zur Verfügung gestellt.

Die Bundesregierung unterstützt die Zielsetzung, den Klimaschutz auch im ÖPNV voranzutreiben und auch finanziell zu fördern. Mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf 8,2 Mrd. Euro für das Jahr 2016 und der jährlichen Steigerungsrate von 1,8 Prozent für die Folgejahre bis einschließlich 2031 hatte der Bund sein Engagement bereits deutlich verstärkt. Im Rahmen des Klimapakets 2019 hatte die Bundesregierung beschlossen, die Länder über die Jahre 2020 bis 2031 nochmals mit zusätzlichen Regionalisierungsmitteln in Höhe von ca. 5,2 Mrd. Euro auszustatten (Fünftes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 06.03.2020). In 2021 stellt der Bund den Ländern bereits Regionalisierungsmittel in Höhe von rd. 9,3 Mrd. Euro zur Verfügung. Bis 2031 steigen die Regionalisierungsmittel weiter an und betragen im Jahr 2031 rund 11,3 Mrd. Euro. Diese Mittel können auch für die Beschaffung emissionsarmer Busse für den ÖPNV eingesetzt werden.

Laut den Verwendungsnachweisen haben die Länder per 31.12.2017 Mittel in Höhe von ca. 3,9 Mrd. Euro noch nicht für Zwecke des Regionalisierungsgesetzes verwendet. Der Bundesrechnungshof hält es in seinem Bericht dazu auch nicht für ausgeschlossen, dass die Bemessung der Regionalisierungsmittel bei den letzten Gesetzesnovellen über dem für Zwecke des ÖPNV realisierbaren Bedarf der Länder liegen könnte. Daher ist zunächst der Bestand an noch nicht verausgabten Regionalisierungsmitteln abzubauen.

Die Bundesregierung hat ferner im Klimaschutzprogramm 2030 und im Konjunkturpaket festgelegt, den Flottenaustausch und den Markthochlauf von alternativ betriebenen Bussen weiterhin massiv zu unterstützen. Hierfür stehen laut geltender Finanzplanung dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 1,255 Mrd. Euro bis Ende 2024 zur Verfügung. Die Genehmigung des notifizierten Richtlinienentwurfs durch die EU-Kommission wird im zweiten Quartal dieses Jahres erwartet.

Das im Oktober 2019 im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 festgelegte Ziel der Bundesregierung ist es, dass im Jahr 2030 bis zu 10 Millionen Elektrofahrzeuge (BEV, PHEV, H2) in Deutschland zugelassen sein werden. Die Bedeutung der Ladeinfrastruktur schlägt sich daher in den für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Nutzfahrzeuge zur Verfügung gestellten Mitteln i.H.v. 5,46 Mrd. Euro nieder. Der deutsche Aufbau- und Resilienzplan (DARP) befindet sich derzeit in der Abstimmung mit der EU-Kommission. In diesem Zusammenhang werden auch die Maßnahmen der Komponente 1.2 einer intensiven Prüfung unterzogen werden.

Zu Nummer 9 Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung lehnt die Feststellung des Bundesrates ab.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 8 Buchstaben c), d) und e) verwiesen.

