

CVD / SaubFahrzeugBeschG

Branchenvereinbarung im Busbereich

Gliederung

- **Umsetzung der Clean Vehicles Directive in das nationale Recht**
- **Definition saubere und emissionsfreie Fahrzeuge**
- **Anwendung auf Fahrzeugbeschaffungen**
- **Anwendung auf Verkehrsleistungen**
- **Sonderfälle freigestellter Schülerverkehr und Subunternehmerleistungen**
- **Einzuhaltende Mindestquoten und Zeitrahmen**
- **Rolle von Bund und Ländern im Umsetzungsprozess**
- **Branchenvereinbarung im Busbereich**
 - **Allgemeines**
 - **Teilnehmende Länder und Verbände**
 - **Verfahren des Ausgleichs**
 - **wichtig für erfolgreiche Umsetzung**

Umsetzung der Clean Vehicles Directive in das nationale Recht

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) zum 02.08.2021 umzusetzen

Richtlinie als „Clean Vehicles Directive“ (CVD) bekannt und hat industriepolitische Zielrichtung

Mindestziele für Mitgliedsstaat insgesamt zu erfüllen, nicht zwingend von jedem einzelnen Auftraggeber

Umsetzung in nationales Recht durch „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)“

Gesetz ist am 15.06.2021 in Kraft getreten und seit 02.08.2021 anzuwenden

Definition saubere und emissionsfreie Fahrzeuge

Allgemeines

Busse der Klassen M1 und M2:

bis 2025: 50 g CO₂/km sowie 80 % der Emissionsgrenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

→ nominelle Erfüllung durch einige Plug-in-Hybride

ab 2026: Absenkung des CO₂-Grenzwertes auf 0 g/km

→ Erfüllung nur noch durch batterieelektrische oder Brennstoffzellenfahrzeuge

Busse der Klasse M3 Klasse I bzw. Klasse A:

sauber:

Plug-in-Hybridfahrzeuge

mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge (nähere Definition § 2 Nummer 5

SaubFahrzeugBeschG)

emissionsfrei:

Elektro- oder wasserstoffbetriebene Busse, OBusse mit Elektro-Hilfsmotor

Busse der Klasse M1 zur Beförderung von Rollstühlen (§ 4 Absatz 1 Nummer 10 Buchstabe c) SaubFahrzeugBeschG) und Busse der Klasse M3 Klasse II (§ 4 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2) nicht vom SaubFahrzeugBeschG erfasst
Abgrenzung Busse M3 Klasse I und Klasse II siehe Rundschreiben Nr. 20 VPKV des VDV

Definition saubere und emissionsfreie Fahrzeuge Anforderungen an synthetische Dieselkraftstoffe

FAQ des BMDV mit Stand 2023:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive-faq.html>

§ 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG: auch synthetischer Kraftstoff der DIN EN 15940, Ausgabe Oktober 2019, als weitere Erfüllungsoption zugelassen, soweit er die weiteren Voraussetzungen des SaubFahrzeugBeschG erfüllt

Aber: Änderung des SaubFahrzeugBeschG im Gesetzgebungsverfahren

- Änderung § 2 Nummer 5 mit Begründung: „Im Zuge der Zulassung paraffinischer Dieselkraftstoffe als Reinkraftstoff in der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) soll zukünftig ausgeschlossen werden, dass paraffinische Dieselkraftstoffe aus fossilen Quellen unbeabsichtigt gefördert werden.“
- Zusätzlich Einschränkung, dass nur Euro-VI-Fahrzeuge mit den zugelassenen Kraftstoffen als sauber gelten und Kraftstoffe nicht mit anderen vermischt werden dürfen.

Anwendung auf Fahrzeugbeschaffungen

§ 3 Nummer 1 SaubFahrzeugBeschG:

Verträge öffentlicher Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber über Kauf, Leasing oder Anmietung von Fahrzeugen, wenn Schwellenwerte des EU-Vergaberechts (Sektorenauftraggeber: 431.000 Euro, öffentliche Auftraggeber: 215.000 Euro) überschritten

Vorgaben gelten für Neu- und Gebrauchtfahrzeugbeschaffungen!

Unerheblich, für welche Verkehrsleistung die Fahrzeuge eingesetzt werden sollen

Anwendung auf Verkehrsleistungen

§ 3 Nummer 2 SaubFahrzeugBeschG:

Neu vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die die in Artikel 5 Absatz 4 der VO geregelten Schwellenwerte übersteigen (geschätzter Jahresdurchschnittswert 1 Mio. Euro oder 300.000 km, bei Betrieb von maximal 23 Straßenfahrzeugen: geschätzter Jahresdurchschnittswert 2 Mio. Euro oder 600.000 km)

Unerheblich, ob der öffentliche Dienstleistungsauftrag an ein öffentliches oder privates Verkehrsunternehmen gerichtet

Eigenwirtschaftliche Verkehre privater Unternehmen vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen, weil kein besonderes oder ausschließliches Recht gewährt wird (§ 2 Nummer 2 SaubFahrzeugBeschG)

Aufträge öffentlicher oder Sektorenauftraggeber über Sonderverkehrsleistungen, wenn Schwellenwerte des EU-Vergaberechts überschritten werden

Anlage 2 SaubFahrzeugBeschG: Anmietung von Bussen mit Fahrpersonal (CPV-Referenznummer 60172000-4) unterfällt nicht dem SaubFahrzeugBeschG

Sonderfälle freigestellter Schülerverkehr und Subunternehmerleistungen

Denkbar, dass Subunternehmerleistungen und freigestellter Schülerverkehr als Anmietung von Bussen mit Fahrpersonal durch Auswahl entsprechender CPV-Nummer vergeben werden – dann SaubFahrzeugBeschG nicht anzuwenden

Aber:

- überwiegende bisherige Praxis: Subunternehmerleistung als ÖPNV-Leistung und freigestellter Schülerverkehr als Sonderverkehr über die jeweiligen CPV-Nummern vergeben
- Gesetzesbegründung zum SaubFahrzeugBeschG lässt erkennen, dass Gesetzgeber Regelungen auf freigestellten Schülerverkehr für anzuwenden hält

Entscheidung über Auswahl der CPV-Nummern liegt bei der vergebenden Stelle (Verkehrsunternehmen bzw. öffentlicher Schulträger)

Wichtig für freigestellten Schülerverkehr:

- Interesse der Schulträger an Bussen mit vielen Sitzplätzen dürfte im Sinne einer möglichst sicheren Schülerbeförderung hoch sein
 - daher naheliegend, dass bei Vergabe bewusst Fahrzeuge der Klasse M3 Klasse II gefordert werden
- SaubFahrzeugBeschG dann nicht anzuwenden

Einzuhaltende Mindestquoten und Zeitrahmen

Busse der Klassen M1 und M2:

38,5 % saubere Fahrzeuge

Quote verändert sich nicht, aber ab 2026 schärfere technische Anforderungen

Busse der Klasse M3 Klasse I bzw. Klasse A:

- 02.08.2021 bis 2025: 45 % saubere Busse, davon die Hälfte emissionsfrei
- ab 2026: 65 % saubere Busse, davon die Hälfte emissionsfrei

Bei Fahrzeugbeschaffungen muss Unternehmen Quoten jeweils über Referenzzeiträume (02.08.2021 bis 2025 bzw. 2026 bis 2030) insgesamt einhalten, also z. B. 2023 Unterschreitung möglich, wenn 2025 mehr saubere Fahrzeuge beschafft werden

Für Verkehrsleistungen muss Quote spätestens bis zum Ende des Referenzzeitraums (bis Ende 2025 bzw. bis Ende 2030) erfüllt sein, also am Anfang Einsatz von Bestandsfahrzeugen möglich

Rolle von Bund und Ländern im Umsetzungsprozess

Bund stellt für seinen Bereich Einhaltung der Mindestquoten sicher und erlässt dazu Verwaltungsvorschriften

→ für Unternehmen des Bundes (z. B. DB Regio Bus) Bund selbst in der Pflicht

Länder für ihre eigenen Fahrzeuge / Unternehmen verantwortlich und überwachen die Einhaltung der Mindestziele für alle übrigen dem Gesetz unterfallenden Vergaben

Problem: Gesetz gibt den Ländern keine Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung der Mindestziele

Branchenvereinbarung im Busbereich Allgemeines

- § 5 Absatz 1: Jeder einzelne Auftraggeber (ÖPNV-Aufgabenträger; öffentliche Schulträger; Verkehrsunternehmen, soweit sie öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber sind) zur Einhaltung der Mindestziele verpflichtet
- § 5 Absatz 2: Land kann einzelne Auftraggeber von Verpflichtung freistellen, wenn Quote durch Übererfüllung anderer Auftraggeber „bereits erfüllt“
- § 5 Absatz 3: Länder können „für ihren Zuständigkeitsbereich bei einer vorliegenden Untererfüllung oder Übererfüllung der Mindestziele“ gemeinsames Mindestziel bilden

Gesetz lässt länderbezogene (§ 5 Absatz 2) oder auch länderübergreifende (§ 5 Absatz 3) Branchenvereinbarungen zu

1. November 2023: förmlicher Abschluss Branchenvereinbarung im Busbereich, die für ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 gilt

Branchenvereinbarung im Busbereich Teilnehmende Länder und Verbände

14 der 16 Bundesländer (nur Baden-Württemberg und Berlin nicht beteiligt)

Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Bundesverband deutscher Omnibusunternehmen (BDO) und die Landesverbände der privaten Busunternehmen

Kommunale Spitzenverbände (Städtetag, Städte- und Gemeindebund, Landkreistag) auf Bundesebene, die allerdings nur für unmittelbare Teilnahme durch die einzelnen Städte und Kreise werben können

Branchenvereinbarung im Busbereich Verfahren des Ausgleichs

Datenmeldung (jeweils Ist und bis 2025 geplantes Soll):

- VDV-Mitgliedsunternehmen: Meldung über Abfragetool an VDV; Weiterleitung an Länder durch VDV
- Für private Busunternehmen in der Regel keine Relevanz des SaubFahrzeugBeschG, da keine Sektorenauftraggeber; bei Relevanz Meldung an Länder über BDO-Landesverbände
- Städte und Kreise: Meldung unmittelbar an Länder

danach Feststellung auf jeweiliger Landesebene, ob Mindestquoten erreicht werden

- Wenn ja, Mitteilung an Unternehmen, Städte und Kreise, dass die gemeldete Untererfüllung zulässig ist und Dieselbusse beschafft werden dürfen
- Wenn nein, Prüfung länderübergreifender Erreichung der Mindestquoten durch Koordinierungskreis
- Wenn auch länderübergreifend Mindestquoten insgesamt nicht eingehalten werden, ggfs. nur teilweise Zulassung der Untererfüllung für die einzelne beschaffende/beauftragende Stelle

VDV geht auf Basis bekannter und prognostizierter Meldungen der Verkehrsunternehmen von problemloser Erfüllung der Mindestquoten länderübergreifend aus

Branchenvereinbarung im Busbereich

Wichtig für erfolgreiche Umsetzung

Relativ gesicherte Prognose der Beschaffungen bzw. Vergaben mit Übererfüllung, da ansonsten Gefahr der Untererfüllung insgesamt

Meldung und Beteiligung übererfüllender Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erforderlich, da ansonsten keine Ausgleichsmasse vorhanden

Meldung von Übererfüllung durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, wenn Übererfüllung auf neuem öffentlichen Dienstleistungsauftrag an kommunales Verkehrsunternehmen beruht, denn bei vorgesehener Untererfüllung in neuem Verkehrsvertrag an kommunales Unternehmen auch Untererfüllung doppelt auszugleichen

Bei Vergabe Verkehrsleistungen mit Dieselbussen möglichst Vorgabe zum Einsatz zulässiger synthetischer Dieselmotorkraftstoffe (z. B. HVO), damit Fahrzeuge als „sauber“ gelten; ab 2026 noch wichtiger wegen höherer Quotenvorgaben

Prüfung durch öffentliche Schulträger, nach welcher Fahrzeugklasse Leistungen im Schülerverkehr vergeben werden (Busse M3 Klasse II unterliegen SaubFahrzeugBeschG nicht)