

Saubere Fahrzeuge im ÖPNV – auch ohne Quotenhandel



VORANTREIBEN DER VERKEHRSWENDE DURCH MINDESTVORGABEN

Ziele der CVD

Die EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („CVD-Richtlinie“ – (EU) 2019/1161)¹ gibt erstmals Mindestquoten für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge² vor. Sowohl öffentliche Auftraggeber als auch Sektorenauftraggeber, d.h. bestimmte privatrechtlich organisierte Akteure,³ müssen diese Vorgaben erfüllen. Damit sollen Treibhausgase im Verkehrssektor weiter reduziert und die Nachfrage nach sauberen Fahrzeugen gestärkt werden. Die Beschaffungsquoten für saubere Busse betragen vom 2. August 2021 bis 31. Dezember 2025 45 % und vom 01. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 65 %, wobei jeweils mindestens die Hälfte davon emissionsfrei sein müssen.

Umsetzung in nationales Recht

Durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz („SaubFahrzeugBeschG“)⁴ wurde die CVD in nationales Recht umgesetzt.

Die Mindestquoten gelten nach § 3 SaubFahrzeugBeschG für

- Aufträge für Verträge über Kauf, Leasing oder Anmietung von Straßenfahrzeugen, für die ein Vergabeverfahren durchgeführt werden muss;
- öffentliche Dienstleistungsaufträge⁵ im öffentlichen Personennahverkehr;
- Dienstleistungsaufträge über weitere Verkehrsdienste (z. B. Personensonderbeförderung, Abfallentsorgung, Paket- und Postdienste).

ÖPNV-Betreiber können ebenfalls als Sektorenauftraggeber in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Der CVD unterfallen auch Unternehmen, die Verkehrsleistungen bzw. Verkehrsdienste im ÖPNV auf der Grundlage von besonderen oder ausschließlichen Rechten erbringen. Sektorentätigkeit umfasst im Bereich Verkehrsleistungen die Bereitstellung oder das Betreiben von Netzen zur Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen per Eisenbahn, automatischen Systemen, Straßenbahn, Trolleybus, Bus oder Seilbahn, § 102 GWB. Ausgenommen sind privatrechtliche Busunternehmen, die eigenwirtschaftlich Verkehre durchführen und ihre Sektorentätigkeit damit auf Grundlage einer PBefG-Genehmigung ausüben. Von den Pflichten erfasst sind die Unternehmen jedoch wiederum dann, wenn öffentliche Auftraggeber gemäß § 99 Nr. 1 bis 3 GWB einen beherrschenden Einfluss auf diese Unternehmen lit. b GWB).

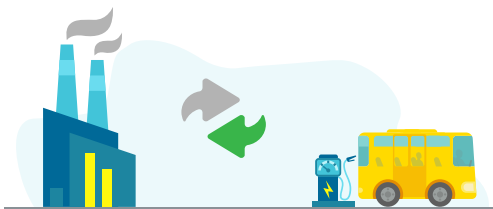
Insbesondere zeichnet sich die CVD durch umfassende Dokumentationspflichten sowohl der öffentlicher Auftraggeber als auch der Sektorenauftrag, gemäß § 8 SaubFahrzeugBeschG, aus.⁶ Ziel ist die Erfassung von Daten über alle insgesamt beschafften Fahrzeuge im Vergleich zu sauberen, emissionsfreien Nutzfahrzeugen.

Einen umfassenden Überblick über die Umsetzung der CVD in nationales Recht wird ferner durch das BMDV im Rahmen der bereitgestellten FAQ⁷ sowie die in Kooperation mit BMDV erstellten Leitfäden⁸ geboten.

IST EIN CVD-QUOTENHANDEL NACH BEISPIEL DES THG-QUOTENHANDELS MÖGLICH?

Idee des THG-Quotenhandel: Erfüllung der Vorgaben durch Andere

Die Vorgabe von Quoten und der damit einhergehende Handel ist ein bewährtes Instrument, um das Erreichen von Klimaschutzziele zu gewährleisten. Ein Beispiel im Verkehrssektor ist die Treibhausgasemissionsminderungsquote („THG-Quote“). Nach § 37a BImSchG⁹ können Unternehmen, die die Kraftstoffe in Verkehr bringen und daher zu einer gesetzlich festgelegten Minderung der Treibhausgasemissionen verpflichtet sind, die Erfüllung ihrer Minderungsverpflichtung vertraglich auf Dritte übertragen. Diese können die Quoten dann etwa durch die Anrechnung von Strom, der für Elektromobilität eingesetzt wurde, erfüllen. Diesen Vorgang nennt man Treibhausgas-Quotenhandel.



Keine Erfüllung durch Handel im Rahmen der CVD

Im Gegensatz dazu ist ein Quotenhandel nach dem Vorbild des THG-Quotenhandels weder auf europäischer noch auf nationaler Ebene für die Umsetzung der CVD vorgesehen. Allein den Ländern ist es möglich, unter bestimmten Voraussetzungen eine jeweils bestehende Über- oder Untererfüllung der Mindestziele durch einen Zusammenschluss auszugleichen, vgl. § 5 SaubFahrzeugBeschG. Für einzelne Unternehmen besteht diese Option nicht.

Ein weiterer Unterschied zwischen der THG-Quotenverpflichtung nach dem BImSchG und der Quotenverpflichtung nach dem SaubFahrzeugBeschG ist, dass die Quote nach dem SaubFahrzeugBeschG gerade nicht für jeden Beschaffungsvorgang gilt, sondern eine Beschaffungsquote insgesamt vorgesehen ist. So stellen nach § 7 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG der Bund und die Länder in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicher, dass die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber *insgesamt* die Mindestziele für die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen einhalten.

Saubere Fahrzeuge im ÖPNV – auch ohne Quotenhandel

- 1 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 vom 12.7.2019 (Europäisches Amtsblatt L 188, S. 116–130).
- 2 Unter “saubere Fahrzeuge” Fallen nach § 2 Nr. 4 und 5 SaubFahrzeugBeschG sowohl leichte Nutzfahrzeuge, deren Auspuffemissionen bestimmte CO₂ g/km-Werte nicht übersteigen und deren Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb festgelegter Emissionsgrenzwerte liegen; als auch schwere Nutzfahrzeuge, die mit vorgeschriebenen alternativen Kraftstoffen betrieben werden.
- 3 Nach § 2 Nr. 2 SaubFahrzeugBeschG sind “Sektorenauftraggeber” 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.
- 4 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691).
- 5 Im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.
- 6 Bundesministerium für Digitales und Verkehr vom 31.10.2022 „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html>, abgerufen am 27.10.2022.
- 7 Bundesministerium für Digitales und Verkehr vom 12.07.2022 „FAQ zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) in Deutschland“, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive-faq.html>, abgerufen am 02.08.2022.
- 8 Bundesministerium für Digitales und Verkehr vom Mai 2022 „SaubFahrzeugBeschG – Leitfaden für Vergabestellen“, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/cvd-leitfaden-fuer-vergabestellen-saubfahrzeugbeschg.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 28.10.2022; Die Bundesregierung vom April 2022 „Die Umsetzung der CVD – Leitfaden für eVergabe-Dienstleister/Fachverfahrenshersteller“, https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/clean-vehicles-directive-cvd-leitfaden.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 28.10.2022.
- 9 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz, in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1362) geändert worden ist.

Autor:innen:

Sina Rahn
sina.rahn@ikem.de

Sophie Kamenz
sophie.kamenz@ikem.de



IKEM

