



Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive und Auswirkungen auf Vergabeverfahren

33. Kasseler Abfall und Ressourcenforum
5. bis 7. April 2022

Rechtsanwalt Linus Viezens

Übersicht

- I. Einführung**
- II. Umsetzung EU-Vorgaben in Deutschland**
- III. Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG**
- IV. Umsetzung der Vorgaben in der Praxis**
- V. Überwachung**
- VI. Risiken für die Auftraggeber**
- VII. Handlungsempfehlungen**

I. Einführung

- **Bisherige Regelung – § 68 Abs. 1 Satz 1 VgV (a.F.):** „*Der öffentliche Auftraggeber muss bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen Energieverbrauch und Umweltauswirkungen berücksichtigen.*“
 - Vorgabe bestimmter Faktoren
 - Erfüllung durch AG durch Vorgaben in der **Leistungsbeschreibung** oder Berücksichtigung als **Zuschlagskriterien**
 - Weitere Detailvorgaben in Anlagen 2 und 3 zur VgV
 - Ausnahmeregelung für bestimmte Fahrzeuggruppen (Abs. 4)
- Neuregelung der bisherigen europäischen Vorschriften durch **Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean-Vehicles-Directive“)**

II. Umsetzung EU-Vorgaben in Deutschland

- **Richtlinie (EU) 2019/1161**: Umsetzungsfrist bis zum 02.08.2021
- Streichung § 68 VgV
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (**SaubFahrzeugBeschG**) vom 09.06.2021
- Regelung außerhalb der VgV/des GWB
- Gilt für öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber (§ 1 Abs.1 und § 2 Nr. 1 und 2 SaubFahrzeugBeschG)

III. Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG (1)

- **Sachlicher Anwendungsbereich:** Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche AG und Sektorenauftraggeber (Oberschwellenbereich)
 - Verträge über Kauf, Leasing, Anmietung
 - Öffentliche Dienstleistungsaufträge nach VO (EG) Nr. 1370/2007
 - Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste nach Anlage 2 (u. a. „**Abholung von Siedlungsabfällen**“)
 - Ausnahmen (insb. § 4) zu beachten
- **Zeitlicher Anwendungsbereich:**
 - Auftragsbekanntmachung nach 02.08.2021 veröffentlicht
 - Aufforderung Angebotsabgabe nach 02.08.2021

III. Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG (2)

- Vorgabe von **Mindestzielen** in bestimmten Referenzzeiträumen (§§ 5 und 6)
- Anteil der sauberen Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtzahl der (neu) beschafften Fahrzeuge
- Bei Bussen zusätzlich: Anteil der emissionsfreien Fahrzeuge (50 % des Mindestziels für den Anteil sauberer Fahrzeuge)
- Verweise auf detaillierte Definitionen in Anlage 1 und verschiedenen europäische Rechtsvorschriften
- Entscheidend für Berücksichtigung in Quotenerfüllung: Zuschlag nach Stichtag (02.08.2021)

III. Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG (3)

- Überblick: Wann gilt ein Fahrzeug als „**sauber**“?
- Unterschiedliche Kriterien:
 - Leichte Nutzfahrzeuge (inkl. PKW): Bestimmung über Emissionsgrenzwerte
 - Schwere Nutzfahrzeuge und Busse: Bestimmung über alternative Kraftstoffe
- Wann gilt ein Fahrzeug als „**emissionsfrei**“?
 - Art des Antriebs (ohne Verbrennungsmotor)
 - Emissionsgrenzwerte bei Nutzung Verbrennungsmotor

III. Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG (4)

| Fahrzeug-klasse | Definition „sauberes Fahrzeug“ | | Beschaffungsquoten 1. Referenzzeitraum, 02.08.2021 bis 31.12.2025 | Beschaffungsquoten 2. Referenzzeitraum, 01.01.2026 bis 31.12.2030 |
|------------------------------------|---|---|--|--|
| Pkw | 50 g CO ₂ / km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE) | ab 2026: 0 g CO ₂ / km, k.A. zu Luftschadstoff- emissionen | 38,5 % | |
| leichte Nfz (< 3,5 t zGM) | 50 g CO ₂ / km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE) | | 38,5 % | |
| Lkw (> 3,5 t zGM) | Nutzung alternativer Kraftstoffe (lt. Art. 2 AFID bspw. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe**, Biokraftstoffe**) | | 10 % | 15 % |
| Busse (> 5 t zGM) | | | 45 % * | 65 % * |

Quelle: BMVI

* Die Hälfte der beschafften Busse muss emissionsfrei sein, d.h. weniger als 1 g CO₂/km ausstoßen, z.B. Elektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge.

** Alternative Kraftstoffe dürfen nicht mit konventionellen, fossilen Kraftstoffen gemischt werden.

IV. Umsetzung der Vorgaben in der Praxis (1)

- Umsetzung durch Vorgaben im **Leistungsverzeichnis** bzw. in der Leistungsbeschreibung
- Je nach Fahrzeugart:
 - Emissionsgrenzwerte
 - Vorgabe alternativer Kraftstoff
 - Ggf. Kriterien der Emissionsfreiheit (alternativer Antrieb oder Einhaltung Grenzwerte)
- Berücksichtigung im Rahmen der **Zuschlagskriterien**, wenn Leistung über die Mindestanforderungen hinausgeht

IV. Umsetzung der Vorgaben in der Praxis (2)

- **Dokumentationspflichten** für Auftraggeber
- Angabe bestimmter Daten (zunächst bis zum 24.10.2023), insb.:
 - „1. die Anzahl Fahrzeuge, die aufgrund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen [...]
 2. Die Anzahl aller sauberen leichten Nutzfahrzeuge und sauberen schweren Nutzfahrzeuge die aufgrund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen [...]
 3. die Anzahl aller emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge [...]“

IV. Umsetzung der Vorgaben in der Praxis (3)

- Weitere Vorgaben zur Dokumentation in § 8 SaubFahrzeugBeschG
- Ab 25.10.2023 ändert sich die Art und Weise der Dokumentation
- Bis dahin sind die vorgegebenen Daten gegenüber Amt für Veröffentlichungen der EU mitzuteilen
- Weitere Vorgaben durch Rechtsverordnung Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur möglich

V. Überwachung (1)

- Grundsätzliche Regelung:
 - Bund und Länder „*stellen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicher*“, dass Mindestziele eingehalten werden (§ 7 Abs. 1 Satz 1 SaubFahrzeugBeschG)
- Verhältnis Bund/Länder
 - Berichtspflichten der Länder an den Bund
 - Bund verantwortlich für öffentl. AG und Sektorenauftraggeber des Bundes (Erlass entsprechender Verwaltungsvorschriften)

V. Überwachung (2)

- Eigenverantwortliche Regelungen der Bundesländer zur Erfüllung der eigenen Verpflichtungen
- Entscheidend: Mindestziele werden insgesamt im Bundesland erreicht (§ 5 Abs. 2 Satz 4)
- Überwachung durch Länder vorgegeben (§ 5 Abs. 2 Satz 1)
- Sanktionsmöglichkeiten nicht im SaubFahrzeugBeschG geregelt
- Weitere Möglichkeiten für die Länder:
 - Abweichung von Mindestzielen kann zugelassen werden, wenn durch andere AG innerhalb des Landes übererfüllt
 - Vereinbarungen mit Branchenverbänden
 - Zusammenarbeit (gemeinsames Mindestziel, Verwaltungsvereinbarung)

VI. Risiken für die Auftraggeber (1)

- Wann liegt ein Verstoß vor?
 - Vorgaben von jedem einzelnen AG für sich einzuhalten
 - Mindestziele im gesamten Referenzzeitraum zu erfüllen (aktuell bis Ende 2025)
 - Nur mittelbare Auswirkungen auf einzelne Vergabeverfahren
 - Abweichungen in einzelnen Vergabeverfahren möglich
- Sanktionsmöglichkeiten der Länder im Gesetz nicht vorgesehen
- Bei absehbarem Risiko eines Verstoßes gegen Mindestziele ggf. Vorgaben für zukünftige Verfahren durch die Länder
- Konkrete Umsetzung der Länder, insbesondere Ausschöpfung der eigenen Möglichkeiten zu Kooperationen/Art und Weise der Gewährung von Ausnahmen bleibt abzuwarten

VI. Risiken für die Auftraggeber (2)

- Kann eine Nichtberücksichtigung **Nachprüfungsverfahren** führen? Antrag von Wettbewerbern möglich?
- Verschiedene Rechtsauffassungen zum bieterschützenden Charakter der Vorschriften des SaubFahrzeugBeschG
 - „Kein bieterschützender Charakter“ (*Wendt*, in: Dieckmann/Scharf/Wagner-Cardenal, VgV, UVgO, 3. Auflage 2022, SaubFahrzeugBeschG Rn.25)
 - „Subjektiver Bieterrechtsschutz, wenn Mindestziel in der Beschaffungspraxis nicht mehr erreicht werden kann“ (Schröder, NZBau 2021, S. 499, 503)
- Risiken darüber hinaus unstreitig aus dem **Europarecht**
- Bei Verstoß gegen das SaubFahrzeugBeschG als Umsetzung der „Clean Vehicles Directive“: Verstoß gegen EU-Recht

VII. Handlungsempfehlungen

- Weitere Umsetzungsschritte durch Bundesländer verfolgen, insbesondere wenn regionale Besonderheiten bestehen, die eine Umsetzung erschweren (ggf. Anfrage nach Planungsstand)
- Dokumentationspflichten beachten
- Langfristige Planung anstellen, wie Mindestziele innerhalb des Referenzzeitraums erreicht werden
 - Umsetzung bei Beschaffung von Fahrzeugen oder bei Beschaffung von Dienstleistungen?
 - Abwägung: Technologie in Zukunft ggf. günstiger/effektiver? Künftige Verfügbarkeit von Fahrzeugen bei drohendem Ablauf der Fristen?



Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit.

Gaßner, Groth, Siederer & Coll.

Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB

EnergieForum Berlin

Stralauer Platz 34

10243 Berlin

Tel. +49 (0) 30.726 10 26.0

Fax. +49 (0) 30.726 10 26.10

E-Mail: berlin@ggsc.de

Web: www.ggsc.de