

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat G21 – Urbane Mobilität,
Sofortprogramm Saubere Luft
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

ref-g21@bmvi.bund.de

**Stellungnahme zum
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 Vor-
schriften**

Sehr geehrte Frau Dr. Stille,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Möglichkeit der Teilnahme an der Verbändeanhörung zu dem oben genannten Gesetzentwurf mit dem die neuen Anforderungen aus der „Clean-Vehicles-Richtlinie“ (CVD) in Deutschland gesetzlich festgeschrieben werden sollen. Als Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit 600 Mitgliedsunternehmen nutzen wir die Gelegenheit gerne. Dabei denken wir vor allem an die neuen Mindestquoten für die Beschaffung oder Anmietung von „sauberen“ Linienbussen, die die CVD für die Mitgliedstaaten vorsieht. So sind Quoten für die Einführung von alternativen Antrieben für den Sektor Verkehr mit Blick auf die Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung grundsätzlich nachvollziehbar. Zugleich können mit solchen Regelungen aber auch unverhältnismäßige Anforderungen und Kostenbelastungen für uns als Branche verbunden sein, wenn bei der Implementierung von EU-Recht Spielräume nicht ausgeschöpft werden oder Förderkulissen nicht angepasst werden. Vor dieser Herausforderung steht der Öffentliche Personenverkehr in Deutschland gegenwärtig auch im Hinblick auf die Umsetzung der CVD.

Denn im Zuge der Beratungen auf EU-Ebene wurden industrie- und umweltpolitische Zielsetzungen vor allem für öffentliche Betreiber festgeschrieben, die nun im Gegensatz zu anderen Branchen – mit zusätzlichen Kostenbelastungen bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge mit alternativen Antrieben konfrontiert sind. Vor allem für kleine Verkehrsunternehmen in ländlichen Räumen können die neuen Verpflichtungen, die sich durch die CVD ergeben, eine betriebswirtschaftliche und organisatorische Überforderung bedeuten. Insbesondere diesen Punkt lässt der vorliegende Referentenentwurf weitgehend unberücksichtigt und so möchten wir folgende Änderungen vorschlagen, die sich wie folgt untergliedern:



Geschäftsführer Technik

Martin Schmitz

T 0221 57979-123

F 0221 57979-8123

E schmitz@vdv.de

14. Dezember 2020

Wir lieben
EUROPA



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europę*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

1. Allgemeine und praxisbezogene Erläuterungen zur Umstellung der Mobilität auf neue Energieformen.
2. Stellungnahme zum vorgelegten Referentenentwurf.
3. Ergänzungsvorschlag zur Umsetzung einer Branchenvereinbarung auf Basis des VDV Schreibens vom 13.10.2020.

Zu 1.) Allgemeine und praxisbezogene Erläuterungen zur Umstellung der Mobilität auf neue Energieformen

Die CVD fordert und bezieht sich in ihren Formulierungen auf die Beschaffung und den Austausch bestehender Fahrzeugflotten durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bzw. zur Nutzung vorgegebener Treib- und Kraftstoffe. In den letzten 7 Jahren der Entwicklung von Bussen mit alternativen Antrieben, die dank der attraktiven Förderprogramme des Bundesregierung und im speziellen des BMVI erfolgreich und volkswirtschaftlich strategisch unterstützt wurde, ist die auch in Ihrem Hause bekannte Erkenntnis erwachsen, dass die Fahrzeugbeschaffung bei einem Systemwechsel der kleinere Teil der Investitionen darstellt. So sind Batteriebusse ca. doppelt so teuer, Fahrzeuge mit Brennstoffzelle ca. dreimal so teuer wie vergleichbare dieselgetriebene Fahrzeuge der Abgasstufe EURO VI. Für den Betrieb dieser Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind jedoch viele zusätzliche Investitionen nötig:

- Aufbau einer zusätzlichen und neuen Lade- oder Tankinfrastruktur.
- Aufbau eines Netzanschluss an „Hochspannungsleitung“ zur Energieversorgung
- Umbau des Depots zur Aufnahme der Ladestationen, Leitungen und Sicherungsmaßnahmen
- Umbau der Werkstätten zum Handling der neuen Komponenten mit z. B. Aufbau von Dacharbeitsständen.
- Flächenmäßige Erweiterung der Betriebshöfe mit zusätzliche Abstellplätze für weitere Fahrzeuge
- Ausbildung der Mitarbeiter/innen, um die neue Technik warten und betreuen zu können
- Personal zur Definition, Projektierung und Beschreibung der Systemumstellung
- Aufbau neuer Prozesse zur Wartung und Sicherstellung der sicheren Funktionsweise der neuen Fahrzeuge
- Einbringung neuer Steuerungssoftware für Betriebshof- und Lademanagement
- Aufbau von Ladestationen im Liniennetz
- Entwicklung von Sicherheitskonzepten im Umgang mit Batterien und Wasserstofflagerung
- Etc.

Damit wird deutlich, dass die Investitionen; die in die Infrastruktur nötig sind, deutlich höher sind, als die die, für die Fahrzeugbeschaffung notwendig sind. Die benötigte Vorlaufzeit beträgt zur Zeit 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.

Da der vorgelegte Referentenentwurf zur Umsetzung der CVD eine Zuweisung der Quote auf jede Ausschreibung bzw. Linienvergabe vorsieht, bedeutet dies, dass jeder Betrieb hohe Investitionen in die Ausbildung der Mitarbeiter und die Infrastrukturen für den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben leisten muss. Volkswirtschaftlich sinnvoll wäre dann ein Infrastrukturaufbau für einen Zielzustand der Fahrzeugflotte, um nicht Doppelinvestitionen tätigen zu müssen. Die hierfür nötigen Investitionsmittel müssten ab 2021 zur Verfügung gestellt werden.

Neben der Verpflichtung „emissionsfreie“ Fahrzeuge kaufen zu müssen, wird auch der Kauf von „sauberen“ Fahrzeugen durch den Referentenentwurf pro Ausschreibung gefordert. Laut der Regelung in der CVD gehören dazu plug-in Hybride, gasbetriebene Fahrzeuge und die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen. Damit muss neben der Infrastruktur für die emissionsfreien Fahrzeuge eine weitere Infrastruktur für eine Versorgung mit Gas- bzw. synthetischen Kraftstoffen in jedem Verkehrsunternehmen aufgebaut werden.

Da es im Markt aktuell kein wirkliches Angebot an plug-in Hybriden gibt, wären Investitionen in zusätzliche Infrastruktur für die anderen beiden Varianten nötig.

Auf Grund der unterschiedlichen technischen Eigenschaften der Fahrzeuge aus den beiden Kategorien „emissionsfrei“ und „sauber“, ist eine smarte Zuteilung entsprechend den lokalen und betrieblichen Anforderungen nötig. So sind e-Busse mit einer begrenzten Reichweite von 200 bis 250 km eher auf reinen Innenstadtlinien einsetzbar, während plug-in und Dieselfahrzeuge mit EURO VI unter Nutzung von synthetischen Kraftstoffen auch als Langläufer eingesetzt werden können.

Eine smarte, deutschlandweite Nutzung der Quotenerfüllung ist nötig, um die Einführung alternativer Antriebe erfolgreich zu gestalten. Die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen werden mit der Umsetzung der CVD deutlich erhöht und eine Finanzierung muss sichergestellt werden!

Zu 2.) Stellungnahme zum vorgelegten Referentenentwurf

Der Teil 2 geht im Detail auf den vorgelegten Referentenentwurf ein.

Mit dem anhängenden, gemeinsam mit den Bundesländern und dem bdo abgestimmten Dokument, möchten wir einen Vorschlag zur Ausgestaltung der nationalen Umsetzung der CVD vorlegen. (siehe Anlage zum Schreiben)

Ergänzend zu der anhängenden Kommentierung finden Sie noch weitere Rückmeldungen zum Referentenentwurf.

- A. Problem und Ziel

Die beschriebene Forderung und Zuweisung von umwelt- und industriepolitischen Zielen an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mit der Aufgabe der Organisation des öffentlichen Verkehrs, geht über deren bisherigen Zuständigkeitsbereich hinaus und muss daher finanziert werden.

- D. Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand

Nach den Ausführungen in der Begründung entfallen 95 % der Kosten auf den ÖV. Die Förderung vom BMVI für e-Busse beträgt für von 2021 bis 2024 800 Mio. €. und würde daher für die kalkulierten Mehrkosten von 350 Mio. € nicht ausreichen. Der VDV kalkuliert mit den 3fachen Mehrkosten zum Status Quo. Siehe auch Teil 1 der Kommentierung.

Die Kalkulation mit abgesenkten Kosten für den Zeitraum von 2021 bis 2030 passt mit dem gerade in der Zeit anstehenden Aufbau der Infrastrukturen nicht zusammen.

Die jährlichen zusätzlichen Kosten in Höhe der genannten 370 Mio. € müssen durch Bund, Länder, Kommunen und Landkreise aufgebracht werden. Eine Finanzierung ist sicherzustellen. Wir verstehen ihre Kostenberechnung so, dass die aufgeführten weiteren Kosten in Höhe von 280 Mio. €/a durch die Verkehrsunternehmen und damit die Aufgabenträger bzw. Kommunen gegen zu finanzieren sind. Eine Kostenumlage auf Ticketpreise ist durch die CVD ausgeschlossen.

Forderung zur Finanzierung:

- Bereitstellung des angekündigten Förderprogramms (80 % der Mehrkosten für Fahrzeuge, 40% der Mehrkosten für die Infrastruktur mit einem Förder volumen in Höhe von 800 Mio. € zur Förderung der emissionsfreien und -armen Antriebe und nötigen Infrastrukturen für den Zeitraum 2021 bis 2024 im ÖPNV.
- Erhöhung der Reg-Mittel ab 2025 um 370 Mio. € /a bzw. um die weiteren 280 Mio. € zur Finanzierung der Transformation des ÖPNV von fossilen Kraftstoffen auf regenerativ erzeugte Energien sowie der höheren Betriebskosten.

- **E2. Erfüllungsaufwand der Wirtschaft**

Zusatzaufwendungen der ÖV Unternehmen, die weder durch Bundes- noch Landesförderungen aufgebracht werden, sind zu ergänzen. Siehe Hinweise unter Punkt D. Nur für die Einführung der e-Mobilität wird mit den dreifachen aktuellen Betriebskosten gerechnet. Die durch den Referentenentwurf beschriebene Einführung aller drei Kategorien bei jedem Betrieb erhöht die Investitions- und Betriebskosten zusätzlich.

- **E3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Der Referentenentwurf gibt vor, dass die Mehr-Ausgaben an anderer Stelle wieder eingespart werden sollen.

Dies ist kontraproduktiv gegenüber dem Ziel der Verkehrswende und einer Effizienzsteigerung bzw. den Klimazielen einer CO₂ Emissionsreduktion im Verkehrssektor. Ein Umschichten der Budgets sowie Einsparungen werden zur Rücknahme der ÖV-Angebote führen und damit den ausdrücklich formulierten Zielen der CVD widersprechen. Eine Lösung für diese Thematik ist zu finden.

Insbesondere möchten wir herausstellen, dass die Zuordnung der klimapolitischen Ziele auch eine Finanzierung dieser enthalten sollte. Hierzu bieten sich u.a. Verursacherprinzipien an. Mit einem weiteren Lastenausgleich für Unternehmen, die in die E-Mobilität investieren, könnten die Entwicklungen, die Aufwendungen in der Migrationsphase durch z. B. den doppelten Betrieb von Infrastrukturen finanziert werden.

- **§3 Sachlicher Anwendungsbereich**

Das im Referentenentwurf beschriebene Umsetzungskonzept mit der Zuweisung der Quote auf jede Ausschreibung stellt das teuerste, und betrieb kaum umsetzbare Modell da. Dies wurde u. a. am Runden Tisch CVD am 29.10.2020 von allen Referenten hervorgehoben. Eine Umsetzung aller Antriebskonzepte in allen Unternehmen führt zu immensen Investitions- und Betriebskosten. (siehe Teil 1 der Rückmeldung)

Die Thematik, wie die nach der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages eingetretene Verpflichtung eines Sektorenauftraggebers, ein „sauberes“ und damit kostenintensiveres Fahrzeug zu beschaffen, finanziell abzubilden ist, müsste aus unserer Sicht geklärt werden. Denn es ist nicht geklärt, ob die Beschaffungsverpflichtung auch eine Verpflichtung zur Anpassung der Finanzierung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach sich zieht und wie dies vergaberechtlich und beihilferechtlich im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu bewerkstelligen ist. Die Beschaffungsverpflichtung darf nicht dazu führen, dass das Verkehrsunternehmen entweder die Belastung allein tragen muss oder den Auftrag verliert, weil die Umsetzung der CVD eine Neuvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Folge hätte.

Die vorgenannten Problemstellungen können in der Praxis nur durch eine bundesweit und nicht für jede einzelne Vergabe einzuhaltende Quote unter Einbeziehung einer adäquaten Bundesförderung der Investitionen im Ansatz praktikabel gelöst werden. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Ballungsgebieten und

in den ländlichen Räumen mit zum Teil schwierigen Einsatzmöglichkeiten, insbesondere von emissionsfreien Bussen, halten wir es daher für notwendig, die Erfüllung der Mindestziele insgesamt und bundesweit bei der Umsetzung zu betrachten.

- **§6 Einhaltung von Mindestzielen**

Auf Grund der im Teil 1 angeführten Erläuterungen, werden folgende inhaltliche Vorschläge und neuen Formulierungen unterbreitet:

Siehe Anlage

- **§9 Dokumentationspflichten**

Im Punkt 3. (4) Verfahren zur Erfassung der Daten sehen wir Bedarf, spezifischere Regelungen zu treffen. Vor allem das Vorgehen und Erfassen bei der Nutzung von alternativen Kraftstoffen sollte geklärt werden.

Nachteilhaft ist das Konzept einer ausschließlichen nachträglichen Datenerfassung über das TED System. Hierdurch verliert man ein Steuerungselement zur Reduktion der Kostenbelastung der Branche bei einer Überschreitung der Ziele.

- **Begründung: VI Gesetzesfolgen 1. Rechts und Verwaltungsvereinfachung**

Eine Vereinfachung wurde noch nicht erreicht. Das Konzept im Referentenentwurf sieht hingegen unzählige Einzelverhandlungen und die individuelle Abstimmung von Lastenausgleichen vor. Daher verfehlt und kontrakariert der Referentenentwurf dieses Ziel.

- **Begründung: 4. Erfüllungsaufwand a)**

Im Punkt 4. a) wird angegeben, dass es keinen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger geben wird, jedoch im Punkt 5 mögliche Ticketpreiserhöhung in den Raum gestellt werden. Der Widerspruch ist aufzuheben und eine gesetzliche Regelung zu finden, die den Vorgaben der CVD entsprechen, dass ein Umlegen der Kosten auf die Ticketpreise zu unterlassen ist.

- **Begründung: 4.Erfüllungsaufwand c)**

Im Punkt 4.c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung wird angegeben, dass der Wiederverkaufswert einkalkuliert wird. Dieser wirtschaftliche Ansatz ist zu erläutern, da Batterien nach 6 Jahren ausgetauscht werden und die Batterielebensdauer den Wiederverkaufswert direkt beeinflusst. Nach einem Betrieb von ca. 12 Jahren am Ende der Lebensdauer des zweiten Batterielebens dürfte der Wiederverkaufswert des e-Busses gegen Null EURO gehen. Dieser Unterschied zum Dieselbus muss berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann heute noch nicht sichergestellt werden, dass Ersatzbatterien für die aktuellen e-Bus Prototypen in 12 Jahren zur Verfügung gestellt werden.

- **5. Weitere Kosten**

Kostenerhöhung auf die Fahrpreise sind nach CVD nicht zulässig. Es wird darum gebeten, die Regelungen entsprechend der CVD anzupassen.

- **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Es wird angegeben, dass es keine spezifischen Auswirkungen geben wird, aber nach Punkt 5 müssen Verbraucher mit höheren Ticketpreisen rechnen.

- **VI. Gesetzesfolgen**

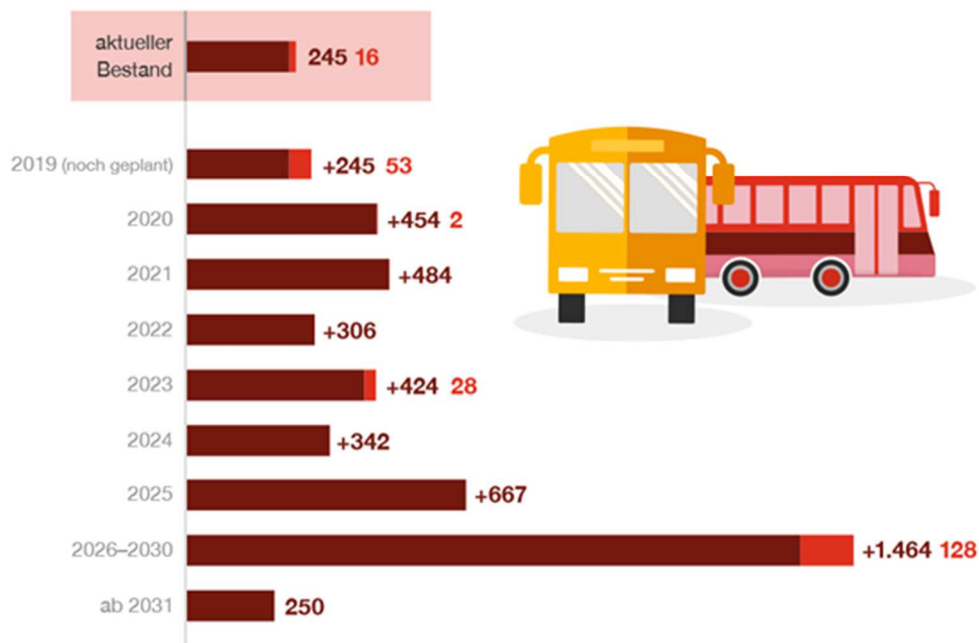
3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand (S.24)

Auf Basis der zugelassenen Fahrzeuge und einer im Referentenentwurf angesetzten 10%igen jährlichen Austauschquote erwarten wir, dass jeweils ca. 450 der ca. 2.000 jährlich in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge (M3 Klasse II) in der ersten Periode unter die Kategorien „sauber“ und „emissionsfrei“ fallen. Daher ist der mit jeweils 1.140 Fahrzeugen für den Zeitraum gewählte Ansatz zu niedrig und müsste auf 2025 Fahrzeuge erhöht werden.

Eine PWC Studie vom August 2019 zeigt folgende Entwicklung bei der Beschaffung von e-Bussen auf:

Geplante Entwicklung des Bestands rein elektrisch angetriebener Busse

■ E-Busse ■ davon Brennstoffzelle



Besonders zehn Städte planen derzeit umfangreiche Anschaffungen von E-Bussen zum Ausbau des elektrifizierten Nahverkehrs.

Quelle: <https://www.pwc.de/de/offentliche-unternehmen/e-bus-radar-0819.pdf>

Die im Zeitraum 2021 bis einschließlich 2025 ergibt eine Beschaffungsplanung von 2.223 e-Bussen und damit eine Einhaltung der nationalen Quote.

Umfragen aus 2020 gehen sogar von höheren Beschaffungsplanungen aus. So hat eine Umfrage des VDV ergeben, dass schon knapp 20 Städte/Kommunen und deren Verkehrsunternehmen Beschaffungen zwischen 500 und 600 e-Bussen pro Jahr bis 2026 auf Basis des angekündigten Förderprogramms des BMVI angekündigt haben. Weitere 50 Verkehrsunternehmen befinden sich in Vorbereitungen zur möglichen Beschaffung von e-Bussen.

Zu 3.) Ergänzungsvorschlag zur Umsetzung einer Branchenvereinbarung auf Basis des VDV Schreibens vom 13.10.2020.

Alternativ zur im Referentenentwurf vorgestellten Lösung schlagen wir ergänzend, zum im Teil 2 und der Anlage beschriebenes, alternatives Konzept, Ergänzungen zur praktischen Umsetzung vor.

Die im Teil 1 und 2 vorgestellten Hinweise erfordern eine Gesetzgebung, die keine reine Verantwortungsdelegation von der EU über den Bund bis auf jedes einzelne Verkehrsunternehmen umsetzt, sondern gestalterisch und intelligent die Transformation vom fossilen auf das postfossile Zeitalter gestaltet. Hierzu ist als wichtigster Baustein eine Zentralisierung der Umstellungen auf bestimmte Unternehmen bzw. AT und eine zeitliche Reihenfolge fokussiert vorzunehmen, um die Infrastrukturinvestitionen nicht ins uferlose anwachsen zu lassen.

Hierfür eignen sich die Einrichtung einer nationalen Quote (siehe Anlage zu §6), die besondere Förderungen dieser Investitionen und ein Steuerungsgrremium, welches den Transformationsprozess begleitet.

Der Bund muss dazu in die Lage versetzt werden, dass im Zuge der Umsetzung der CVD ein sicherer Mechanismus etabliert wird, mithilfe dessen die Beschaffungsmaßnahmen nachvollzogen werden können und die geforderte Quote erfüllt wird. Mit Umsetzung einer nationalen Quote müssen im Interesse des Bundes die Länder in Verpflichtung gehalten werden, gemeinschaftlich auf eine Quotenerfüllung hinzuwirken. Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen als beschaffende Organisationen müssen zur Wahrung ihres großen und gleichzeitig nachvollziehbaren Interesses jederzeit hinreichende Beiträge leisten, dass die Quote erfüllt wird. Die Umsetzung der CVD wird daher in folgender Struktur vorgeschlagen:

Ein nationales Register für Beschaffungen von der CVD unterliegenden Fahrzeugen wird beim Bund und den Ländern eingerichtet.

Da es bislang keine ausreichenden Daten als Berechnungsgrundlage gibt, muss ein neues Register geschaffen werden. Das Register muss u.a. die folgenden Daten bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abfragen:

- Verkehrsunternehmen:
 - Angabe über geplante Beschaffungen
 - Gesamtanzahl der geplante zu beschaffenden Fahrzeug
 - Anzahl der Fahrzeuge der Kategorie „sauber“
 - Anzahl der Fahrzeuge der Kategorie „emissionsfrei“
 - Anzahl der mit synthetischen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge
 - ...
- Aufgabenträger:
 - Anzahl der auszuschreibenden Linienkonzessionen
 - Anzahl der betroffenen Fahrzeuge
 - Vorgaben zum Einsatz von Fahrzeuge der Kategorie „sauber“
 - Vorgaben zum Einsatz von Fahrzeuge der Kategorie „emissionsfrei“
 - Anzahl der mit synthetischen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge
 - ...

Da kommunal geführte Unternehmen, wie Aufgabenträger und kommunale Verkehrsunternehmen, verpflichtet sind, nach Aktien- bzw. GmbH Recht einen Wirtschaftsplan für das kommende Wirtschaftsjahr und eine Mittelfristplanung für weitere 4 Jahre (insgesamt 5 Jahres Forecast) zu erstellen, liegen politisch festgelegte Beschaffungszahlen üblicherweise Ende November jeden Jahres offiziell und öffentlich beschlossen vor. Auf Basis dieser Forecast- und konkreten Planungsdaten lassen sich steuernde und smarte Entscheidungen zur Transformation des Verkehrssektors treffen.

Der VDV steht gerne zur Verfügung dieses Register im Auftrag des Bundes oder der Länder zu führen. Die im VDV organisierten Unternehmen sind mit Abstand die relevantesten Beschaffungsorganisationen im Sinne der CVD.

Im Übrigen verweisen wir auf unser Konzept zur Branchenvereinbarung, welches wir an Herrn Bundesminister Scheuer am 13.10.2020 gesendet haben.

Sehr geehrte Frau Dr. Stille, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Änderungsvorschläge und Anregungen sind wir dankbar und stehen Ihnen und Ihrem Haus natürlich gerne und jederzeit für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen und viel Erfolg weiterhin,



Martin Schmitz
Geschäftsführer Technik

Anlage:
Gemeinsame Stellungnahme
der Länder mit Ausnahme von Baden-Württemberg
zum 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