

Referentenentwurf

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 (sog. "Clean-Vehicles-Directive") 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 Vergabe öffentlicher Aufträge für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge 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 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, Fahrzeugen 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. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Marktakzeptanz von sauberen Fahrzeugen 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 sowie Bussen, deren Einhaltung durch die Mitgliedstaaten der Europäischen 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, Sonderpersonenverkehrsdienste, die 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 des Rechtsrahmens für die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge 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

Für die Verwaltung des Bundes entstehen für den Erwerb der Fahrzeuge jährliche Ausgaben in Höhe von rund 1,29 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren mit jährlichen Ausgaben von 1,11 Mio. Euro gerechnet wird.

Einmalig entstehen für die Schaffung interner Ladestationen Ausgaben in Höhe von 2,36 Mio. Euro, die innerhalb von 10 Jahren anfallen.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln ist finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan auszugleichen.

Für die Verwaltung der Länder und Kommunen entstehen jährliche Ausgaben in Höhe von rund 370 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren bis 2030 mit durchschnittlichen jährlichen Ausgaben in Höhe von 163 Mio. Euro gerechnet wird. Es entstehen zusätzlich einmalige Kosten innerhalb von 10 Jahren von 1,62 Mrd. Euro. Die Mehrausgaben werden in den jeweils betroffenen Einzelplänen ausgeglichen.

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 10 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 10 Jahren anfallen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung des Bundes entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,29 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren mit einem Kostenaufwand von 1,11 Mio. Euro gerechnet wird.

Einmalig entstehen Kosten in Höhe von 2,36 Mio. Euro, die innerhalb von 10 Jahren anfallen.

Für die Verwaltung der Länder und Kommunen entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 370 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren bis 2030 mit durchschnittlichen jährlichen Kosten in Höhe von 163 Mio. Euro gerechnet wird. Es entstehen zusätzlich einmalige Kosten innerhalb von 10 Jahren von 1,62 Mrd. Euro.

Die Ausgaben werden durch Einsparungen an anderer Stelle ausgeglichen.

F. Weitere Kosten

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Entstehung betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage stattfinden könnten.

Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreisniveau sind voraussichtlich dadurch nicht zu erwarten.

Referentenentwurf 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 Vorschriften¹⁾

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über die Einhaltung von Mindestzielen bei der Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

(Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz – SaubStraFahrzeugBeschG)

§ 1

Allgemeiner Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz regelt die Einführung von Mindestzielen bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber, die für saubere leichte und saubere schwere Nutzfahrzeuge festgelegt werden.

(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 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist;
2. „Auftraggeber“ ein Auftraggeber im Sinne von § 100 Absatz 1 Nummer 1 und 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung

¹⁾ 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).

vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist;

3. „Straßenfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M oder N gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/858;
4. „sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M1, M2 oder N1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Unterbuchstaben i und ii, Buchstabe b Unterbuchstabe i der Verordnung (EU) 2018/858, dessen Auspuffemissionen höchstens dem in der Tabelle der Anlage 2 angegebenen Wert in CO₂ g/km entsprechen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in der Tabelle der Anlage 2 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 Unterbuchstaben ii und iii der Verordnung (EU) 2018/858, das mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU 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 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 ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/kWh, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt oder der weniger als 1 g CO₂/km, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt;
7. „nachgerüstetes Fahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Nummer 4, 5 oder 6.

§ 3

Sachlicher Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt für öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber für den Abschluss von Verträgen über

1. den Kauf, das Leasing oder die Anmietung von Straßenfahrzeugen, soweit hierfür die Anwendung der Vergabeverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist, der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge vom 12.04.2016 (BGBl. I S. 624), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25.03.2020 (BGBl. I S. 674) geändert wurde und der Verordnung über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung vom 12.04.2016 (BGBl. I S. 624 (657)), die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 25.03.2020 geändert wurde (BGBl. I S. 674), verpflichtend ist;
2. öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße, die

- a) einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von mehr als 1.000.000 Euro oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von mehr als 300.000 Kilometer aufweisen,
 - b) einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von mehr als 2.000.000 Euro oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von mehr als 600.000 Kilometer aufweisen, soweit es sich um kleine oder mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, handelt,
3. Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gemäß der Tabelle der Anlage 1 dieses Gesetzes, soweit öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber zur Anwendung der Vergabeverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist, der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge vom 12.04.2016 (BGBl. I S. 624), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25. März 2020 (BGBl. I S. 674) geändert wurde und der Verordnung über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624 (657), die durch Artikel 4 des Gesetzes vom 25. März 2020 geändert wurde (BGBl. I S. 674), verpflichtet sind.

§ 4

Zeitlicher Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt für die Vergabe von Aufträgen nach § 3, für die nach dem jeweils anzuwendenden Vergabeverfahren die Auftragsbekanntmachung oder die Aufforderung zur Abgabe von Angeboten nach dem 2. August 2021 erfolgt.

§ 5

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz ist nicht anzuwenden auf
1. landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013,
 2. zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,
 3. Kettenfahrzeuge,
 4. Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die für die Verrichtung von Arbeiten entwickelt und gebaut wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Krafffahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind,
 5. die für die Personenbeförderung ausgelegten und gebauten Krafffahrzeuge der Klasse M3 mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz ohne vorgesehene Stehplätze und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen. Dies gilt jedoch nicht für
 - a) M3 Fahrzeuge mit klassischer Aufbauart (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,

- b) M3 Fahrzeuge 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.

(2) Dieses Gesetz ist nicht anzuwenden auf Fahrzeuge

1. die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte entwickelt und gebaut oder dafür angepasst wurden,
2. die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen entwickelt und gebaut wurden, sofern diese nach ihrem jeweiligen Entwicklungs- und Einsatzzweck weder für den Personen- noch für den Gütertransport geeignet sind,
3. die für eine hoheitliche Verwendung durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte entwickelt und gebaut wurden oder dafür angepasst wurden und als solche nach außen als Einsatzfahrzeuge erkennbar sind,
4. mit besonderer Zweckbestimmung
 - a) zum Schutz beförderter Personen oder Güter, die kugelsicher gepanzert sind,
 - b) der Klasse M, die zur Beförderung Kranker oder Verletzter bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet sind,
 - c) der Klasse M, die zur Beförderung von Leichen bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet sind,
 - d) 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,
 - e) der Klasse N3, die nicht für die Güterbeförderung geeignet und mit einem Kran mit einem zulässigen Lastmoment von 400 kNm oder darüber ausgerüstet sind.

(3) Die Ausnahme vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes gilt für Fahrzeuge gemäß Absatz 2 Nummer 3 längstens bis zum 31. Dezember 2025.

§ 6

Einhaltung von Mindestzielen

(1) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber haben bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen die innerhalb der Bezugszeiträume nach § 7 festgelegten Mindestziele einzuhalten. Die Mindestziele bestimmen sich als Mindestprozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge, sauberer schwerer Nutzfahrzeuge und emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der unter § 3 fallenden Straßenfahrzeuge.

(2) Die Länder können für ihren Zuständigkeitsbereich zulassen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber die festgelegten Mindestziele in einem Bezugszeitraum nach § 7 nicht einhalten müssen, wenn die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber innerhalb des Landes übererfüllt werden. Dabei müssen

die Mindestziele nach § 7 innerhalb der Länder insgesamt eingehalten werden. Die Länder haben dabei die Einhaltung der Mindestziele insgesamt durch die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber zu überwachen.

(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 betreffenden Ländern geregelt werden.

§ 7

Geltung und Berechnung von Mindestzielen

(1) Für die Beschaffung sauberer leichter Nutzfahrzeuge gilt vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 sowie vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 nach der Tabelle der Anlage 2 jeweils ein Mindestziel von 38,5 Prozent an der Gesamtzahl der beschafften leichten Nutzfahrzeuge.

(2) Für die Beschaffung sauberer schwerer Nutzfahrzeuge gelten für deren Anteil an der Gesamtzahl der beschafften schweren Nutzfahrzeuge für die nachfolgenden Referenzzeiträume folgende Mindestziele:

1. 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 für

- a) LKW (Fahrzeugklasse N2 und N3) 10 Prozent,
- b) Busse (Fahrzeugklasse M3) 45 Prozent

2. 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 für

- a) LKW (Fahrzeugklasse N2 und N3) 15 Prozent,
- b) Busse (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. Diese Anforderung wird für den Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 auf ein Viertel des Mindestziels gesenkt, wenn der bundesweite Anteil von Doppeldeckerbussen an der Gesamtzahl der unter § 3 fallenden Busse (Fahrzeugklasse M3) mehr als 80 Prozent beträgt.

(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 das Vergabeverfahren durch die Vergabe des Auftrags abgeschlossen wird.

(5) Bei Aufträgen nach § 3 Nummer 1 wird für die Berechnung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe die Zahl jedes einzelnen durch Kauf, Leasing oder Anmietung beschafften Straßenfahrzeuges berücksichtigt.

(6) Bei Aufträgen nach § 3 Nummer 2 und 3 wird für die Berechnung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe die Zahl der Straßenfahrzeuge berücksichtigt, die für die Erbringung der Dienstleistung im Rahmen jedes Auftrags eingesetzt werden sollen.

(7) Nachgerüstete Fahrzeuge können bei der Berechnung 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 gemäß Absatz 1 und 2 Buchstabe b festgelegten Mindestziele weiterhin und werden gemäß den Absätzen 1 bis 7 für aufeinander folgende Fünfjahreszeiträume berücksichtigt.

§ 8

Aufgaben

Der Bund und die Länder stellen für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicher, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber insgesamt die Mindestziele nach § 7 Absatz 1 bis 3 für die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen einhalten. Die Länder wirken im Rahmen ihrer Zuständigkeit im Wege der Fach- und Rechtsaufsicht darauf hin, dass die Mindestziele erreicht werden und schaffen die hierfür notwendigen Voraussetzungen.

§ 9

Dokumentationspflichten, Monitoring

(1) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber haben in den Vergabebekanntmachungen nach § 39 Absatz 1 der Vergabeverordnung über die in § 3 bezeichneten Beschaffungen, die bis einschließlich 13. November 2022 an das Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union übermittelt werden, im Abschnitt VI.3) des Formulars des Anhangs III der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 folgende Daten nach dem jeweils angewendeten Vergabeverfahren zu erfassen:

1. Gesamtanzahl und Fahrzeugklassen aller erfassten Fahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde,
2. Gesamtanzahl und Fahrzeugklassen emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, und
3. Gesamtanzahl und Fahrzeugklassen sauberer leichter Nutzfahrzeuge und sauberer schwerer Nutzfahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde.

(2) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber haben die nach Absatz 1 zu erfassenden Daten in der Tabelle 2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 nach dem jeweils angewendeten Vergabeverfahren ab dem 14. November 2022 zu erfassen.

(3) Für die Erfassung der Daten aufgrund der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Konzessionen über Personenverkehrsdienste mit Bussen nach Art. 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend.

(4) Die konkrete Ausgestaltung und das Verfahren der Erfassung der Daten nach diesem Gesetz kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Ein-

vernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie durch Allgemeinverfügung regeln und im Bundesanzeiger bekannt geben.

§ 10

Berichterstattung, Datenübermittlung, Statistik

(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 2009/33/EG Berichte über die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG mit folgenden Angaben vor:

1. getroffene Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG,
2. zukünftige Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG,
3. sonstige relevante Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG,
4. Gesamtanzahl und Klassen der Fahrzeuge gemäß § 9.

(2) Die Übermittlung des Berichts nach Absatz 1 erfolgt erstmalig bis zu dem nach Artikel 10 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie 2009/33/EG genannten Datum und danach jeweils im Abstand von drei Jahren.

(3) Zur Erfüllung der Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission kann das Statistische Bundesamt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Daten nach § 9, auch automatisiert, verarbeiten, statistisch aufbereiten und diese an das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermitteln.

(4) Die Daten nach § 9 können zudem an Bundes-, Landes- oder Kommunalbehörden auf Antrag übermittelt werden.

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

1. sie 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 aufgrund der Übermittlung der Daten haben.

§ 11

Anpassungsklausel

Zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen im Verkehrsbereich kann die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung festlegen, dass weitere Anbieter und Betreiber bestimmte und festzulegende Mindestziele im Sinne von § 6 bei der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen auf der Straße einhalten sollen.

§ 12

Verweisung auf Vorschriften der Europäischen Union

Verweisungen in diesem Gesetz auf Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich auf die in der Anlage 3 jeweils angegebene Fassung.

Anlage 1

Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz

Anlage 1 Codes des gemeinsamen Vokabulars (CPV) für Dienstleistungen zu § 3 Nummer 3

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

Anlage 2**Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz****Anlage 2 Emissionsgrenzwerte für saubere leichte Nutzfahrzeuge zu § 2 Nummer 4, § 7 Absatz 1**

Fahrzeugklassen	Bis zum 31. Dezember 2025		Ab dem 1. Januar 2026	
	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbe- trieb ¹ als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte ²	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbe- trieb 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 (NOx) 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 oder deren Folgeverordnungen.

Anlage 3

Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz

Anlage 3 Fundstellenverzeichnis der Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union zu § 12

1. 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 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 (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1),
2. 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),
3. 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),
4. 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 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22),
5. 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)
6. 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),
7. 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),
8. 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).
9. 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),

10. 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),

11. 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),

12. Richtlinie 2007/46 EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 09.10.2007 S. 1).

Artikel 2

Änderung der Vergabeverordnung

Die Vergabeverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25.3.2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift zu Abschnitt 4 werden die Wörter „und von Straßenfahrzeugen“ gestrichen.
2. „§ 68 “ wird aufgehoben.
3. „Anlage 2 zu § 68 Absatz 1 und 3“ und „Anlage 3 zu § 68 Absatz 3 “werden aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Sektorenverordnung

Die Sektorenverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624, 657), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 25.3.2020 (BGBl. I S. 674) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift zu Abschnitt 3 werden die Wörter „und von Straßenfahrzeugen“ gestrichen.
2. „§ 59 “ wird aufgehoben.
3. „Anlage 2 zu § 59 “wird aufgehoben.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung 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 Fahrzeugen 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. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Marktakzeptanz von sauberen Fahrzeugen 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 sowie 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, Sonderpersonenverkehrsdienste, 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 2009/33/EG müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber 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 Fahr-

zeuge 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 Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Straßenfahrzeuge, die dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG unterfallen.

Obligatorisch ausgenommen vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG 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 2009/33/EG.

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 2009/33/EG ausnehmen.

Zu diesen Fahrzeugen gehören u. a. gepanzerte Fahrzeuge, Krankenwagen, Leichenwagen, rollstuhlgerechte 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 können Fahrzeuge, die eigens für die Benutzung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die Ordnungskräfte konzipiert und gebaut oder angepasst wurden, für einen Übergangszeitraum ausgenommen werden.

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 2009/33/EG 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 Auftraggeber erfasst werden, finden sich in § 2 die notwendigen Begriffsdefinitionen für die Anwendung des Gesetzes.

In den §§ 3 und 4 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 § 5 wird geregelt, welche Fahrzeuge bereits obligatorisch nach Unionsrecht von der Einhaltung der Mindestziele für öffentliche Auftragsvergaben ausgenommen sind.

Zusätzlich wird in § 5 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.

Schließlich wird die Ausnahme vom Anwendungsbereich des Gesetzes für bestimmte Fahrzeuge mit besonderem Einsatzzweck im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Stands der Technik bei sauberen und emissionsarmen bzw. emissionsfreien Antriebsarten für einen bestimmten Zeitraum begrenzt.

Den Kern der Umsetzungsregelungen bilden die §§ 6 und 7, 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 2009/33/EG 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 metropolbezogene Strukturunterschiede in Form von Wirtschaftskraft, Luftqualität oder Bevölkerungsdichte etc. berücksichtigt werden. Insoweit ergibt sich für die von Deutschland insgesamt einzuhaltenen Mindestziele eine von den Ländern für ihr Gebiet sowie vom Bund für die bundeseigene Verwaltung festzulegenden Mindestzielen zu bildende Gesamtquote (Bundesquote).

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 Auftraggebern beschafft bzw. für die Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden sollen.

Schließlich gelten die Mindestziele des zweiten Referenzzeitraums weiterhin, sollten für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2031 keine neuen Mindestziele für Auftragsvergaben festlegen.

§ 8 betrifft die grundsätzliche Aufgabenwahrnehmung des Bundes und der Länder nach diesem Gesetz.

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

Das hiermit geregelte Monitoring dient der Sicherstellung der Einhaltung der festgelegten Mindestziele. Zur Erfassung und Übermittlung der betreffenden Daten sind diese für Beschaffungen gemäß § 3 übergangsweise bis zum 13.11.2022 nach der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 zu dokumentieren. Ab dem 14.11.2022 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 kann die konkrete Ausgestaltung und das Verfahren der Erfassung der Daten nach diesem Gesetz von den betroffenen Bundesministerien (BMVI und BMWi) einvernehmlich durch Allgemeinverfügung geregelt werden.

§ 10 fasst die notwendigen Bestimmungen für die turnusgemäße Berichterstattung über die Umsetzungsmaßnahmen nach der Richtlinie 2009/33/EG 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 2009/33/EG getroffenen Maßnahmen nach Art und Umfang sowie den regelmäßigen Turnus an die Europäische Kommission.

Darüber hinaus regelt die Norm die Verpflichtung von öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern zur Übermittlung der nach § 9 erfassten Daten an das Statische Bundesamt sowie die Möglichkeit zur Unterstützung der Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission, entsprechende statistische Auswertungen vorzunehmen und Statistiken zu erstellen.

Zudem enthält die Norm eine Ermächtigung zur Übermittlung der betreffenden Daten nach § 9 an andere bzw. weitere Gebietskörperschaften.

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

§ 11 schließlich normiert die Möglichkeit der Unterwerfung weiterer Anbieter und Betreiber von Verkehrsdienstleistungen auf der Straße unter den Geltungsbereich des Gesetzes.

§ 12 regelt die zusammenfassende und übersichtliche Darstellung der in diesem Gesetz in Bezug genommenen Rechtsakte der Europäischen Union in der Anlage 3.

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 Art. 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 2009/33/EG 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 2009/33/EG 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 Vergabe öffentlicher Aufträge zur Förderung sauberer Fahrzeuge zum Ziel hat.

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 Grundgesetz (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 solche, welche die Vergabe von öffentlichen Aufträgen regeln.

Die bundesgesetzlich einheitliche Umsetzung der Vorgaben und Mindestziele der Richtlinie 2009/33/EG für den Bereich der Personenverkehrsdienstleistungen in dem vorliegenden Gesetz dient der verantwortlichen Sicherstellung der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe. Sie ist deshalb nach Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetz-

zes zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich.

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

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union, insbesondere mit dem Beihilferecht sowie den Grundfreiheiten, vereinbar. 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 Art. 288 Absatz 3 EUV 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 2009/33/EG ein Nachfrageimpuls von saubereren, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen 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 Fahrzeugen 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 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 Fahrzeugar-

chitektur 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 Auftraggeber als Mindestziele bestimmte Quoten nach § 7 einzuhalten sind. Die Quoten bestimmen sich als Mindest-prozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge, sauberer schwerer Nutzfahrzeuge und emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der 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 Maßnahmen 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 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

Für die Verwaltung des Bundes entstehen jährliche Ausgaben in Höhe von rund 1,29 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren mit jährlichen Ausgaben von 1,11 Mio. Euro gerechnet wird.

Die Ausgaben entstehen zum einen durch die Anschaffung von saubereren 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 saubereren oder emissionsfreien Plug-In Hybrid Fahrzeugen gerechnet, für die mit Mehrkosten für die Anschaffung der Fahrzeuge von 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 Unterschiede im Betrieb für Kraftstoffpreis, Wartungskosten und Steuerreduktionen berücksichtigt und einberechnet. Eine Preisdegression von Batterien wurde hingegen nicht einberechnet. Die Ausgaben 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 jährliche Ausgaben von 1,11 Mio. Euro. Hierbei wurde für die Kalkulation angenommen, dass jährlich 30 Prozent des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden muss, so dass ein Erfüllen der Mindestquote im Bestand nach 3 Jahren erreicht ist. Zur Angleichung der weiteren Berechnungen wurde ein Durchschnittswert für 10 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 11. Jahr bleiben die Ausgaben kalkulatorisch bei 1,29 Mio. Euro konstant, da ein neu anzuschaffendes geleastes bzw. gekauftes sauberes oder emissionsfreies Fahrzeug ein bereits im Bestand be-

findliches sauberes oder emissionsfreies ersetzt und nicht wie in den ersten 10 Jahren Fahrzeuge, die diese Kriterien nicht erfüllen.

Einmalig entstehen Ausgaben in Höhe von 2,36 Mio. Euro, die innerhalb von 10 Jahren anfallen. Diese bestehen zum einen aus Anschaffungskosten für kalkulatorisch rund 560 nicht-öffentliche Ladestationen in Höhe von 2,35 Mio. Euro. Es wird hierbei von 4.000 Euro pro Ladestation ausgegangen und einer Nutzung für im Schnitt 10 Hybrid-Fahrzeuge. Es ist mit nur geringfügigem personellen Mehraufwand im Hinblick auf die Erfüllung der neuen Vergabeanforderungen und zusätzlichen Information- und Berichtspflichten zu rechnen, dieser wird nicht haushaltswirksam.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln ist finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan auszugleichen.

Für die Verwaltung der Länder und Kommunen entstehen jährliche Ausgaben in Höhe von rund 370 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren bis 2030 mit durchschnittlichen jährlichen Ausgaben in Höhe von 163 Mio. Euro gerechnet wird.

Die Ausgaben 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 Ausgaben (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 erzeugen.

Unterschiede im Betrieb für Kraftstoffpreis, Batteriewechsel, Wartungskosten und Steuerbefreiungen wurden berücksichtigt und einberechnet. Eine Preisdegression von Batterien wurde hingegen nicht einberechnet, weil in den nächsten Jahren zunächst von einer Steigerung der Reichweite auszugehen ist. Die Ausgaben 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 jährliche Ausgaben von 163 Mio. Euro. Hierbei wurde für die Kalkulation angenommen, dass jährlich 10 Prozent des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden muss, so dass ein Erfüllen der Mindestquote im Bestand nach 10 Jahren erreicht ist.

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 11. Jahr bleiben die Kosten kalkulatorisch bei 370 Mio. Euro 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 10 Jahren Fahrzeuge, die diese Kriterien nicht erfüllen.

Es entstehen zusätzlich einmalige Kosten innerhalb von 10 Jahren von 1,62 Mrd. 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 1,13 Mrd. Euro mit der höchsten Kostenkom-

ponente bei Ladesäulen für rein elektrisch betriebene Busse (Klasse M3) die mit 80.000 Euro pro Ladesäule bei rund 14.000 Ladesäulen kalkuliert wurden.

Es ist mit nur geringfügigem personellen Mehraufwand im Hinblick auf die Erfüllung der neuen Vergabeanforderungen und zusätzlichen Informationspflichten zu rechnen.

Die Mehrausgaben werden in den jeweils betroffenen Einzelplänen ausgeglichen.

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 10 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 Plug-In-Hybrid- 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-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 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 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 180.000 Euro, die im ersten Jahr geringer, im 10. Jahr entsprechend höher ausfallen. Hierbei wurde für die Kalkulation angenommen, dass jährlich 10 Prozent des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden muss, so dass ein Erfüllen der Mindestquote im Bestand nach 10 Jahren erreicht ist. 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 11. Jahr bleiben die Kosten kalkulatorisch bei 280.000 Euro 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 10 Jahren Fahrzeuge, die diese Kriterien nicht erfüllen.

Durch das Gesetz werden zum anderen administrative Kosten bei Unternehmen durch die Beibringung von Nachweisen für den Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeu-

gen 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 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 10 Jahren anfallen. Als einmalige Kosten wurde die Anschaffung von nicht-öffentlicher Ladefrastruktur angesetzt, die bis zum Erreichen der Mindestquote im Bestand erweitert werden müssen. 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 perspektivisch und damit entlastend die Wirtschaftlichkeit von sauberen Fahrzeugen mit der vorgesehenen CO₂-Bepreisung im Verkehrsbereich und den damit steigenden Kosten für fossile Brennstoffe 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 1,29 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren mit einem Kostenaufwand von 1,11 Mio. 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 Plug-In Hybrid Fahrzeugen gerechnet, für die mit Mehrkosten für die Anschaffung der Fahrzeuge von jeweils 3.000 bis 35.000 Euro pro Fahrzeug im Gegen-

satz 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, so dass ein Erfüllen der Mindestquote im Bestand nach 3 Jahren erreicht ist. Zur Angleichung der weiteren Berechnungen wurde ein Durchschnittswert für 10 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 11. Jahr bleiben die Kosten kalkulatorisch bei 1,29 Mio. Euro pro Jahr 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 10 Jahren Fahrzeuge, die diese Kriterien nicht erfüllen.

Durch das Gesetz werden zum anderen administrativen Kosten erzeugt, 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. 3.000 Euro aus und bestehen aus der Pflicht zur Dokumentation und Monitoring sowie der Erstellung eines Berichts zur Umsetzung. Vergaben sind bereits jetzt schon in der TED-Datenbank (Electronic Tender Daily-TED) der EU-Kommission zu dokumentieren.

Einmalig entstehen Kosten in Höhe von 2,36 Mio. Euro, die innerhalb von 10 Jahren anfallen. Diese bestehen zum einen aus Anschaffungskosten für kalkulatorisch rund 560 nicht-öffentliche Ladestationen in Höhe von 2,35 Mio. 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 Verwaltung der Länder und Kommunen entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 370 Mio. Euro, wobei in den ersten 10 Jahren bis 2030 mit durchschnittlichen jährlichen Kosten in Höhe von 163 Mio. 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 erzeugen.

Kostenunterschiede im Betrieb für Kraftstoffpreis, Batteriewechsel, Wartungskosten und Steuerbefreiungen wurden berücksichtigt und einberechnet. 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. Im Durchschnitt dieser 10 Jahre ergeben sich so die Kosten von 163 Mio. Euro. Hierbei wurde für die Kalkulation angenommen, dass jährlich 10 Prozent des Fahrzeugbestands ausgetauscht werden muss, so dass ein Erfüllen der Mindestquote im Bestand nach 10 Jahren erreicht ist.

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 11. Jahr bleiben die Kosten kalkulatorisch bei 370 Mio. Euro 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 10 Jahren Fahrzeuge, die diese Kriterien nicht erfüllen.

Durch das Gesetz werden zum anderen in der Gesamtkostendarstellung enthaltene administrative Kosten erzeugt, 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 (Electronic Tender Daily) der EU-Kommission zu dokumentieren.

Es entstehen zusätzlich einmalige Kosten innerhalb von 10 Jahren von 1,62 Mrd. 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 1,13 Mrd. 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 wurden. 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

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Entstehung betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage stattfinden könnten.

Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreisniveau sind voraussichtlich dadurch 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 nur mittelbaren Beeinträchtigungen. Die für die öffentliche Auftrags-

vergabe 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 Fahrzeugen erreicht werden konnte, die Neuzulassungen von CO₂ ausstoßenden Fahrzeugen im Sinne der Richtlinie bis 2035 nach und nach auf null zurückzufahren. Indikatoren für die Zielerreichung sind damit die Anteile emissionsfreier und sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl aller erfassten Fahrzeuge. Entsprechende Daten werden durch das KBA erhoben.

Zudem soll überprüft werden, ob durch die Beschaffung sauberer Fahrzeuge durch die öffentlichen Beschaffungsstellen eine breitere Marktakzeptanz von sauberen Fahrzeugen eingetreten bzw. zumindest erkennbar ist. Als Indikator hierfür könnte der Anteil sauberer Fahrzeuge 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 anderen der Ermittlung der Anzahl der im Wege der (öffentlichen) Vergabe beschafften sauberer Fahrzeuge im Anwendungsbereich des Rechtsetzungsvorhabens zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG. Die Ermittlung der betreffenden Daten kann über die beim Statistischen Bundesamt (Destatis) geführte bundesweite elektronische Vergabestatistik sowie über die bei den

einschlägigen Spitzenverbänden, Ländern und Kommunen (öffentliche Beschaffungsstellen) vorgehaltenen Daten über die Beschaffung bzw. den Bestand sauberer Fahrzeuge erfolgen.

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 Fahrzeugen und andererseits auch zu einer Kostensenkung bei der Beschaffung geführt hat.

Weiterhin kann geprüft werden, zur weiteren Reduzierung der Emissionen hinsichtlich der CO₂- und Luftschadstoffen im Verkehrsbereich festzulegen, 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 Ride-Pooling-Verkehre ausgeweitet werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Gesetz über die Einhaltung von Mindestzielen bei der 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 2009/33/EG festgelegten Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber.

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

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.

Zu § 3 (Sachlicher Anwendungsbereich)

§ 3 setzt Artikel 3 der Richtlinie 2009/33/EG nahezu im Verhältnis 1:1 um.

§ 3 normiert zunächst die konkret unter den Geltungsbereich des Gesetzes fallenden Vertragsarten bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen unter Berücksichtigung der Anwendung der einschlägigen EU-Vergaberichtlinien sowie die unter den Geltungsbereich 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 von 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.

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 Bürokratie- und Kostenaufwand einführen zu müssen.

Die unter den Anwendungsbereich des Gesetzes unterfallenden 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 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, Postzustellung, Paketzustellung.

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

Nach Artikel 4 Nummer 2 der Richtlinie 2009/33/EG findet keine Differenzierung des Anwendungsbereichs nach Kriterien der Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeit statt. Gemäß Artikel 4 Nummer 2 der Richtlinie 2009/33/EG in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2014/25/EU sind Auftraggeber im Sinne der Richtlinie 2009/33/EG auch Stellen, die, „wenn sie keine öffentlichen Auftraggeber oder keine öffentlichen Unternehmen sind, eine Tätigkeit im Sinne der Art. 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“. Dies umfasst auch Sektorauftraggeber.

Die Europäische Union verfolgt mit der Richtlinie 2009/33/EG 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 (Zeitlicher Anwendungsbereich)

§ 4 betrifft den Zeitpunkt der Anwendung der Mindestziele für öffentliche Auftragsvergaben und legt unter Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2009/33/EG 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.

Mit der betreffenden Regelung wird klargestellt, dass Aufträge zur Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen, die vor dem 2. August 2021 vergeben wurden, nicht dem Geltungsbereich des Gesetzes unterfallen. Dies gilt auch, wenn die bereits vergebenen Aufträge erst nach dem 2. August 2021 erfüllt werden.

Demnach werden Fahrzeuge, 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 Fahrzeuge aufgrund bereits geschlossener Verträge oder beauftragter Dienstleistungen erst nach dem 2. August 2021 eingesetzt oder verwendet werden. Somit unterfallen beispielsweise noch nicht beschaffte Fahrzeuge 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 Fahrzeuge beschafft werden, nicht dem Anwendungsbereich des Gesetzes.

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

Zu § 5 (Ausnahmen vom Anwendungsbereich)

§ 5 regelt einheitlich die Ausnahmen vom Anwendungsbereich für bestimmte Fahrzeuge.

Absatz 1 normiert in Satz 1 die in Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 2009/33/EG bereits von Gesetzes wegen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommenen Fahrzeuge. 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. 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 (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.

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 2009/33/EG vom Anwendungsbereich des Gesetzes auszunehmen. Dies betrifft neben Fahrzeugen der Streitkräfte bestimmte Fahrzeugkategorien, die für den Einsatz zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben, wie z. B. durch Polizei, Ordnungskräfte, Feuerwehr oder Katastrophenschutz, 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. Weitere Voraussetzung für die Ausnahme von Einsatzfahrzeugen ist deren äußere Erkennbarkeit als solche.

Insoweit nutzt § 5 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.

In Absatz 3 schließlich wird die Ausnahme vom Anwendungsbereich des Gesetzes für bestimmte Fahrzeuge mit besonderem und hoheitlichem Einsatzzweck (Absatz 2 Nummer 3) im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Standes der Technik bei sauberen und emissionsarmen bzw. -freien Antriebsarten für einen bestimmten Zeitraum begrenzt. Der Gesetzgeber hat insoweit jederzeit die Möglichkeit, erneut zu prüfen, ob eine weitere Verlängerung der Ausnahme vom Anwendungsbereich notwendig ist.

Zu § 6 (Einhaltung von Mindestzielen)

In § 6 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 jeweils gleich geltenden Mindestzielen nach § 7 für die unter § 3 fallenden Beschaffungen von Fahrzeugen und Dienstleistungen.

Absatz 1 setzt vollumfänglich die in Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2009/33/EG 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 (sog. Bundesquote) 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 Auftraggeber in den Ländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Damit wird insbesondere gewährleistet, dass hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele mögliche ungleich 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 Auftraggeber in den Ländern gilt, dass diese den in § 7 festgelegten Mindestzielen für eine Bundesquote entsprechen müssen.

Absatz 2 ermöglicht 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 eigenverantwortlicher 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.

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 2009/33/EG ausschließlich anhand einer bundesweiten Gesamtquote für alle Beschaffungen innerhalb der beiden 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 einen Zusammenschluss 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 unbenommen, die nähere Ausgestaltung des Verfahrens zur Bildung einer gemeinsamen Quote im Wege einer Verwaltungsvereinbarung rechtssicher zu regeln und den Bund hierzu zu beteiligen.

Zu § 7 (Geltung und Berechnung von Mindestzielen)

In § 7 erfolgt die konkrete und unmittelbare Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2009/33/EG im Hinblick auf die von der EU prozentual festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe und deren Berechnung für die betreffenden zwei Referenzzeiträume. Bezugsgröße sind dabei jeweils die Zahl der sauberen leichten und sauberen sowie emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die von den (öffentlichen) Auftraggebern beschafft bzw. für die Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden sollen.

In Absatz 1 und 2 erfolgt die konkret prozentuale Festlegung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe, unterteilt nach den beiden Referenzzeiträumen.

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.

Darüber hinaus besteht eine weitere Sonderregelung für Busse der Fahrzeugklasse M3 und dort für die Fahrzeugart „Doppeldeckerbusse“. Insoweit wird das grundsätzlich festgelegte Mindestziel im ersten Referenzzeitraum auf ein Viertel gesenkt, wenn der bundesweite Anteil von Doppeldeckerbussen an der Gesamtzahl der unter § 3 Absatz 1 fallenden Busse (Fahrzeugklasse M3) mehr als 80 % beträgt.

Angesichts des sehr begrenzten Marktes für Doppeldeckerbusse und der spezifischen Anforderungen an diese Fahrzeugart, soll - dem Rechnung tragend - während des ersten Bezugszeitraums das festgelegte Mindestziel für die öffentliche Auftragsvergabe für emissionsfreie schwerer Nutzfahrzeuge abgesenkt werden, soweit Doppeldeckerbusse einen erheblichen Anteil des öffentlichen Auftragswesens ausmachen.

In Absatz 4 wird der Regelung in Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/33/EG 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 Auftragsvergabe nach dem jeweils durchgeführten Vergabeverfahren an. Nicht hingegen relevant im Sinne dieses Absatzes ist das mögliche mit dem Datum der Auftragsvergabe nicht identische Datum der tatsächlichen Beschaffung eines Fahrzeugs bzw. der Verwendung eines Fahrzeugs 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 2009/33/EG um, wonach auch grundsätzlich nachgerüstete Fahrzeuge, 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 § 8 (Aufgaben)

§ 8 regelt die Aufgaben des Bundes und der Länder jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich. Diese haben 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 (§ 7 Absatz 8) auch darüber hinaus für die öffentliche Auftragsvergabe und Auftragsvergabe eingehalten werden.

Die Länder sind aufgefordert, im Rahmen ihrer Zuständigkeit aufgrund der ihnen obliegenden Fach- und Rechtsaufsicht gegenüber den kommunalen Gebietskörperschaften sicherzustellen, dass die in § 7 definierten Mindestziele von den öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern bzw. öffentlichen Beschaffungsstellen eingehalten werden.

Hierfür können die Länder beispielsweise für das Monitoring auf die beim Statistischen Bundesamt vorhandenen Beschaffungsdaten auf Antrag zurückgreifen (§ 10 Absatz 4).

Zu § 9 (Dokumentationspflichten, Monitoring)

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

Absatz 1 betrifft die von den öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern zwingende übergangsweise Verpflichtung zur Erfassung der in Absatz 1 genannten Daten im Rahmen der unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallenden Vergabe öffentlicher Aufträge bis zum 13. November 2022 nach der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986.

Absatz 2 legt deklaratorisch fest, dass die Beschaffungsdaten nach Absatz 1 Nummern 1 bis 3 mit der unmittelbaren Geltung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 („elektronische Formulare -eForms“) ab dem 14. November 2022 in den zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG vorgesehenen Textfeldern des festgelegten Standardformulars der Tabelle 2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 zu erfassen sind.

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 2009/33/EG. Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe b) der Richtlinie 2009/33/EG verweist zur Abgrenzung des Anwendungsbereiches auf öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Nach dem Verständnis dieser Verordnung fällt unter den Begriff der öffentlichen Dienstleistungsaufträge auch die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen. Im Ergebnis werden daher Dienstleistungskonzessionen über Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße von der Richtlinie 2009/33/EG 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.

Absatz 4 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie zur einvernehmlichen Regelung der Ausgestaltung und des Verfahrens zur Erfassung der Daten nach diesem Gesetz durch Allgemeinverfügung und der Bekanntgabe im Bundesanzeiger.

Zu § 10 (Berichterstattung, Datenübermittlung, Statistik)

§ 10 normiert neben den Berichtspflichten über die Umsetzung der nach der Richtlinie 2009/33/EG getroffenen Maßnahmen gegenüber der EU-Kommission die Verpflichtung zur Übermittlung der erfassten Beschaffungsdaten nach § 9 an das Statistische Bundesamt in den besonderen Fällen gemäß § 9 Absätze 3 bis 5 sowie zudem die Ermächtigung zur Erstellung von Beschaffungsstatistiken und Übermittlung der Beschaffungsdaten an andere Gebietskörperschaften.

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 normiert die Ermächtigung des Statistischen Bundesamtes, zur Unterstützung der Berichtspflichten der betreffenden Bundesministerien (BMVI und BMWi) gegenüber der Europäischen Kommission, im Auftrag der genannten Bundesministerien entsprechende statistische Auswertungen vorzunehmen und Statistiken zu erstellen. Die nähere Ausgestaltung kann in diesem Fall im Wege einer Verwaltungsvereinbarung erfolgen.

Das Statistische Bundesamt wird als geeignete und zuständige Bundesoberbehörde für die Entgegennahme der für die Überwachung der Einhaltung der Mindestziele relevanten Beschaffungsdaten und deren Übermittlung an das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Erfüllung der Berichtspflichten an die EU-Kommission bestimmt.

Das Statistische Bundesamt ist bereits gemäß § 1 Absatz 1 Satz 1 Vergabestatistikverordnung zuständige und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie zum Empfang und zur Verarbeitung der Daten nach der Vergabestatistikverordnung beauftragte

Behörde. Insoweit liegen bereits die notwendige strukturelle Infrastruktur und die fachliche Kompetenz zur Erfüllung der Aufgaben vor und können synergieeffektiv genutzt werden.

Absatz 4 enthält die Ermächtigung zur Übermittlung der betreffenden Daten nach § 9 an andere Gebietskörperschaften.

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

Zu § 11 (Anpassungsklausel)

§ 11 normiert die Möglichkeit der Anwendung von Mindestzielen auf weitere Anbieter und Betreiber von Verkehrsdienstleistungen auf der Straße unter den in der Norm geregelten Voraussetzungen.

Zu § 12 (Verweisungen auf Vorschriften der Europäischen Union)

§ 12 regelt die zusammenfassende und übersichtliche Darstellung der in diesem Gesetz in Bezug genommenen Rechtsakte der Europäischen Union bzw. der Europäischen Gemeinschaft in der Anlage 3.

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 Verordnungsgeber unter anderem in § 68 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 Verordnungsgeber in § 59 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 am Tag nach der Verkündung.