

UPDATE ÖPNV-RECHT

NATIONALE UMSETZUNG DER CLEAN VEHICLES DIRECTIVE (CVD)

Beschluss vom 21.02.2021, Gesetzentwurf Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsg

In unserem [ÖPNV-Update vom Juni 2019](#) hatten wir berichtet über die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Die EU-Richtlinie gibt verbindliche Mindestziele vor für die Beschaffung von sauberen Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber und Verkehrsunternehmen (VU). Sie ist von den EU-Mitgliedstaaten bis zum 02.08.21 in nationales Recht umzusetzen. Dem dient der Entwurf der Bundesregierung, der derzeit den parlamentarischen Prozess durchläuft.

Das Gesetz soll für die Beschaffung von Fahrzeugen gelten, aber auch für die Beschaffung von Verkehrsdiensten im Wege öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) i.S.d. VO (EG) Nr. 1370/2007. Ausgenommen sind ÖDA, die (unabhängig von dem Vergabeverfahren) die Schwellenwerte des Art. 5 Abs. 4 VO (EG) Nr.1370/2007 nicht übersteigen.

Offene Fragen werfen die Regelungen zu den Beschaffungsquoten auf. Weiterhin wird die schon vor dem Kabinettsbeschluss umstrittene Frage diskutiert, ob die Quoten für jeden einzelnen Beschaffungsvorgang, auf Bundes- oder aber Landesebene gelten. Der Bundesrat hat sich für Linienbusse für eine Bundesquote ausgesprochen, die durchgesetzt werden solle im Wege einer freiwilligen Selbstverpflichtung auf der Grundlage einer bundesweiten Branchenvereinbarung. Offen ist zudem, ob das Gesetz umfassend auch für die Beschaffung von Fahrzeugen durch eigenwirtschaftlich tätige VU gilt. Nach der Gesetzesbegründung soll das Gesetz für eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre gelten. Gemäß § 2 Nr. 2 des Gesetzesentwurfes, nach dem PBefG-Genehmigungen keine besonderen oder ausschließlichen Rechte gemäß § 100 Abs. 2 GWB darstellen sollen, wären aber jedenfalls eigenwirtschaftlich tätige private VU keine Sektorenauftraggeber, so dass das Gesetz für sie nicht gälte.

Bedeutung für die Praxis

Für Aufgabenträger und VU im ÖPNV kommt es vor allem darauf an, ob die Regelungen zur Erfüllung der Beschaffungsquoten für saubere Fahrzeuge auf jedes einzelne Vergabeverfahren oder aber auf Bundes- oder Landesebene zu beziehen sind. Nach den Beratungen des Bundesrates zu dem nicht zustimmungspflichtigen Gesetz steht Mitte März die erste Beratung im Bundestag an. Auch unabhängig von der CVD ist ein starker Trend zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten des öffentlichen Verkehrs sichtbar, der Kommunen wie Unternehmen vor neue Herausforderungen stellt (siehe auch unser Papier [„Wasserstoff-Strategien für Regionen“](#)).