

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/27657 –

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

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 ist gemäß Artikel 3 am 1. August 2019 in Kraft getreten und bis zum 2. August 2021 vollumfänglich in deutsches Recht umzusetzen. Eine Ex-Post-Evaluierung der zu ändernden Richtlinie 2009/33/EG ergab, dass diese keine Anreize für die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge enthielt. Vor dem Hintergrund ambitionierter politischer Ziele in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz sowie der Vorbildfunktion der Verwaltung soll von der umzusetzenden Richtlinie ein Nachfrageimpuls nach sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen, ausgehen und die Emissionen im Verkehrsbereich sollen hierdurch insgesamt reduziert werden. Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 in deutsches Recht.

B. Lösung

Entsprechende Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 in deutsches Recht, durch Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27657 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Dieses Gesetz regelt Mindestziele und deren Sicherstellung bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen, für die diese Straßenfahrzeuge eingesetzt werden, durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.“

2. § 2 Nummer 5 wird wie folgt geändert:

Nach den Wörtern „betrieben wird“ werden die Wörter „soweit diese Kraftstoffe die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen oder der DIN EN 15940 entsprechen und“ eingefügt.

3. § 3 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 2 Buchstabe i der 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 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, die die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen gemäß § 2 Nummer 3 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 2 zum Gegenstand haben, hiervon ausgenommen sind Aufträge,

- a) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 1 Million Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 300 000 Kilometer nicht übersteigt oder
- b) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 2 Millionen Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 600 000 Kilometer nicht übersteigt, sofern die öffentlichen Dienstleistungsaufträge an Auftragnehmer vergeben werden, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Die Länder können zur Einhaltung der Mindestziele auch Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abschließen.“

b) In Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Dabei können die Länder zur Einhaltung eines gemeinsamen Mindestziels auch Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abschließen.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5. § 4 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 5 werden die Wörter „ohne vorgesehene Stehplätze“ gestrichen,
 - b) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:
„7. Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, auf dem Gelände von Häfen oder auf Flughäfen entwickelt oder gebaut wurden.“
6. § 7 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Der Bund und die Länder stellen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicher, dass die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber insgesamt die Mindestziele für die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen einhalten. Die Länder erstellen dabei jährlich einen Bericht an den Bund über die Erfüllung ihrer Aufgaben im Sinne des § 5 Absatz 2 und 3.“
7. § 8 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Der Satzteil vor Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber haben bis zum Ablauf des 24. Oktober 2023 zu den Beschaffungen in denjenigen Vergabebekanntmachungen nach § 39 Absatz 1 der Vergabeverordnung und nach § 38 Absatz 1 der Sektorenverordnung, die ab dem 2. August 2021 dem Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union übermittelt werden, im Freitextfeld VI.3 des jeweiligen Formulars in Anhang III und VI der 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, L 172 vom 5.7.2015, S. 36) in der jeweils geltenden Fassung folgende Daten anzugeben:“
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:
„Ferner haben sie zusätzliche Daten anzugeben sowie weitere Einzelheiten bei der Angabe zu beachten, die durch Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 bestimmt werden.“
 - b) Die Absätze 2 und 3 werden wie folgt gefasst:
„(2) Ab dem 25. Oktober 2023 haben die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber zu den Beschaffungen die folgenden Daten in der Tabelle 2 des Anhangs der 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) in der jeweils geltenden Fassung anzugeben:
 1. die Anzahl aller Fahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen gemäß § 2 Nummer 3,

2. die Anzahl aller sauberen leichten Nutzfahrzeuge und sauberen schweren Nutzfahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen gemäß § 2 Nummer 4, und
3. die Anzahl aller emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die auf Grund der Auftragsvergabe gekauft, geleast oder gemietet wurden oder deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, unterteilt nach Fahrzeugklassen gemäß § 2 Nummer 5 in Verbindung mit Nummer 6.

Ferner haben sie zusätzliche Daten anzugeben sowie weitere Einzelheiten bei der Angabe zu beachten, die durch Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 bestimmt werden.

(3) Für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Sinne von § 3 Nummer 2, auf welche § 39 Absatz 1 der Vergabeverordnung und § 38 Absatz 1 der Sektorenverordnung keine Anwendung finden, gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend. Ferner sind zusätzliche Daten anzugeben sowie weitere Einzelheiten bei der Angabe zu beachten, die durch Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 bestimmt werden.“

8. § 9 Absatz 3 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Einzelheiten zur Erhebung und Speicherung von Daten nach § 8 Absatz 1 bis 3 und die Erhebung und Speicherung weiterer erforderlicher Daten.“

9. Fußnote 1 der Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Angegebene maximale Emissionswerte für die Anzahl ultrafeiner Partikel (PN) in #/km und Stickoxide (NO_x) in mg/km im praktischen Fahrbetrieb (RDE), wie in Nummer 48.2. der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, gemäß Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung sowohl für vollständige als auch für innerstädtische RDE-Fahrten.“

Berlin, den 21. April 2021

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Daniela Kluckert
Stellvertretende Vorsitzende

Dr. Dirk Spaniel
Berichterstatler

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/27657** in seiner 218. Sitzung am 25. März 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung sowie gemäß § 96 GO überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 in deutsches Recht.

Die Richtlinie (EU) 2019/1161 dient der Ergänzung bestehender Regelungen (insbesondere der Richtlinie 2009/33/EG) zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften. Dies soll einen Beitrag zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der EU leisten. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Rechtsvorschriften bis zum 2. August 2021 in nationales Recht umzusetzen.

Im Grundsatz sieht die Richtlinie zwei Referenzzeiträume vor (2021 bis 2025 und 2026 bis 2030), für die bestimmte Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe bei der Beschaffung und dem Einsatz von bestimmten „sauberen“ leichten und schweren Nutzfahrzeugen formuliert werden.

Landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge, zwei- oder dreirädrige und bestimmte vierrädrige Fahrzeuge, Kettenfahrzeuge, Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert wurden (Schneepflüge, Kehrmaschinen etc.), und Reisebusse sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie dabei von vornherein ausgenommen.

Es steht den Mitgliedsstaaten darüber hinaus auch frei, die öffentliche Beschaffung bestimmter Fahrzeuge mit besonderen Merkmalen (bspw. gepanzerte Fahrzeuge, Leichenwägen, rollstuhlgerechte Fahrzeuge der Klasse M1, mobile Kräne, Baustellenfahrzeuge, für Flughäfen bzw. Häfen konstruierte Fahrzeuge sowie für die Benutzung durch Bundeswehr, Zivil- bzw. Katastrophenschutz, Rettungswesen, Feuerwehr, Polizei und Zoll konzipierte Fahrzeuge) von den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/1161 auszunehmen.

Die Notwendigkeit eines eigenen Rechtsetzungsaktes im Rahmen der Umsetzung ergibt sich dabei aus den umfassenden und komplexen Änderungen sowie der damit verbundenen Erweiterung des Anwendungsbereiches. Vor diesem Hintergrund erscheint eine einfache Änderung bzw. Anpassung der bisherigen Regelungen in der Vergabeverordnung (§ 68) unpassend.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27657 in seiner 143. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27657 in seiner 106. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27657 in seiner 91. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)486. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. die Annahme des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)486.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27657 in seiner 96. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(8)8579.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 110. Sitzung am 21. April 2021 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)486) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, dem Gesetzentwurf sei ein intensiver Diskussionsprozess vorausgegangen. Der Gesetzentwurf diene zur Umsetzung der einschlägigen europäischen Richtlinie in nationales Recht, die auch verbindlich vorgeschrieben sei. Wenn man sich dazu bekenne, Emissionen durch klimafreundliche alternative Antriebe senken zu wollen, müsse man auch Anreize setzen. Die öffentliche Hand als maßgebliche Bestellerin von großen Straßenfahrzeugen habe eine Vorbildfunktion und großen Einfluss auf das Beschaffungsverhalten. Man müsse anstreben, die Klimaziele umzusetzen und die Reduktion der Treibhausgase im Verkehrssektor und die Digitalisierung voranzutreiben. Dies geschehe aber auch keineswegs nur „zu Lasten Dritter“, sondern der Bund plane passgenaue Förderprogramme, um die Unternehmen zu unterstützen. Allein im Klimaschutzpaket 2019 seien zusätzliche Regionalisierungsmittel von mehr als 5 Milliarden Euro enthalten. Diese Unterstützung sei wichtig. Gerade in der Busbranche finde eine starke Transformation statt. Vor allem in ländlichen Räumen sei es wichtig, weiterhin bezahlbare nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, sie schließe sich den Ausführungen der Fraktion der CDU/CSU an. Gegebenenfalls könnte ein spezieller Punkt noch zu Diskussionen führen, bei dem es um die Zulassung eines bestimmten Kraftstoffs als Erfüllungsmöglichkeit gehe. Der genannte Kraftstoff sei nicht in der 10. BImSchV vorgesehen; hier müsse man wohl noch eine Anpassung auslösen. Sie sei mit dem vorliegenden Regelungsvorschlag sehr zufrieden und bedanke sich für die bereits erwähnte intensive und konstruktive Diskussion.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, sie lehne das Gesetz ab. Im Sinne der Steuerzahler wolle sie verhindern, dass finanzielle Experimente mit erheblichen Auswirkungen für die öffentlichen Haushalte stattfänden. Der Erfüllungsaufwand werde auf bis zu 540 Millionen Euro geschätzt. Bei solch hohen Anschaffungskosten erwarte man, dass Steuermittel bestmöglich eingesetzt würden. Sie gehe aber davon aus, dass die stärkere Nutzung der Elektromobilität keineswegs eine Senkung der Gesamtemissionen nach sich ziehe, sondern lediglich eine Verlagerung vom Verkehrs- in den Energieerzeugungssektor zur Folge habe. Durch die Abschaffung des Verbrennungsmotors würden diesbezügliche Verkaufsgeschäfte in weniger entwickelte Länder ins Stocken geraten und alte Motoren würden dort dann nicht mehr ausgetauscht werden. Auch die äußerst scharfen Vorgaben für Busse betrachte sie sehr kritisch. Sie gehe davon aus, dass Busse in Deutschland und Europa mittel- bis langfristig nicht mehr rentabel hergestellt werden könnten. Ebenso gehe sie von einer massiven Verteuerung im ÖPNV aus, da gerade in den Wintermonaten bei den batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen Ausfälle eintreten könnten.

Die **Fraktion der FDP** merkte an, aus ihrer Sicht handele es sich um eine nicht zielführende Doppelregulierung. Die Euro-Schadstoffklassen würden effektiv die Schadstoffe reduzieren und CO₂ werde heute schon durch die

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Energiebesteuerung erfasst. Sie halte es für zielführender und unbürokratischer, den Bereich Verkehr in den europäischen Emissionshandel mit aufzunehmen statt an immer weiteren „Stellschrauben zu drehen“, was zu einer unübersichtlichen Gemengelage auch im Hinblick auf die Förderungen führe. Dies widerspreche auch dem Gebot des wirtschaftlichen Einsatzes von öffentlichen Geldern, zu dessen Beachtung man zurückkehren müsse. In jedem Fall würden – wie es auch im Gesetzentwurf stehe – Mehrkosten entstehen, die die Steuerzahler tragen müssten und die sich auch auf den ÖPNV auswirkten und gegebenenfalls zu einer Erhöhung der Ticketpreise führen könnten, was im Hinblick auf die gewollte Stärkung des ÖPNV kontraproduktiv wäre. Auch wenn klar sei, dass Deutschland zur Umsetzung in nationales Recht verpflichtet sei, hätte sie sich von der Bundesregierung mehr Engagement erhofft, um die genannten Punkte der Vermeidung einer Überregulierung und der Wirtschaftlichkeit besser zur Geltung zu bringen.

Die **Fraktion DIE LINKE** erklärte, sie begrüße es grundsätzlich, dass die öffentliche Hand bei einer Antriebswende vorangehen solle und dass dabei mit klaren Vorgaben unterstützt werde, was zu mehr Planungs- und Investitionsicherheit führe. Allerdings habe sie auch Kritikpunkte. Die mit der Regulierung verbundenen Mehrkosten würden unterschätzt, da nur die Anschaffungskosten berücksichtigt würden. Batteriebetriebene Busse kosteten derzeit etwa das Doppelte bis Dreifache, wasserstoffbetriebene Fahrzeuge etwa das Dreifache eines Dieselmotors. Neben den Anschaffungskosten gebe es aber weitere Betriebskostenerhöhungen durch einen notwendigen Organisationsumbau, die die Verkehrsunternehmen nicht allein tragen werden könnten. Das betreffe vor allem die Umstellung der Betriebshöfe, den Aufbau der Ladeinfrastruktur, die doppelte Ladeinfrastruktur während der Übergangsphase und das Know-how des Personals. Der VDV fordere daher Fördermittel des Bundes von 800 Millionen Euro für die Jahre 2022 bis 2024 und danach weitere 370 Millionen Euro pro Jahr. Diese Einschätzung halte sie für realistisch. Der Bundesrat empfehle eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie eine Anpassung der Förderkataloge. Eine Bundesförderung sei sinnvoll, um zu verhindern, dass die Mehrkosten sich letztlich auf die Preise im ÖPNV niederschlugen, was eine sehr unerwünschte Folgewirkung wäre, wenn man dort mehr Fahrgäste haben wolle.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, ihr sei die Einhaltung der Pariser Klimaschutzziele wichtig. Daher habe sie die Reformen auf europäischer Ebene begrüßt und begrüße auch, dass die Bundesregierung die Umsetzung der Vorschrift in nationales Recht innerhalb des Zeitrahmens angehe. Der Änderungsantrag zeige allerdings eine Aufweichung der Ziele. Während zuvor eine Beachtung der Maßgaben – der Quoten für emissionsärmere oder -freie Fahrzeuge – bei jedem Beschaffungsvorgang hätte eingehalten werden sollen, stelle sich dies aktuell anders dar. Daher werde sie den Änderungsantrag ablehnen und sich bei der GesamtAbstimmung über das Gesetz enthalten.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)486) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. angenommen.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/27657 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)486).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1):

Damit wird ein Vorschlag des Bundesrates modifizierend aufgegriffen, um den Anwendungsbereich des Gesetzes genauer zu beschreiben. Somit wird vollständig geregelt, dass der Gesetzentwurf Mindestziele und das Verfahren zu deren Sicherstellung vorgibt. Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung ohne materiellen Regelungsgehalt.

Zu Nummer 2 (§ 2 Nummer 5):

Durch den Hinweis auf die Geltung der Anforderungen der 10. BImSchV wird klargestellt, dass die nationalen Anforderungen an Kraftstoffe auch im Anwendungsbereich dieses Gesetzes gelten. Die 10. BImSchV enthält Anforderungen an Kraftstoffe, wenn sie in Deutschland in Verkehr gebracht werden sollen. Die Anforderungen dienen dem Schutz der Umwelt und der Vermeidung von Schäden am Fahrzeug. Sie setzen Anforderungen des Unionsrechts um und legen darüber hinaus die etablierten Normen (DIN-(EN)-Standards) für Kraftstoffe zugrunde. Kraftstoffe, die der DIN EN 15940 unterliegen, gelten über die 10. BImSchV hinaus als „sauber“ im Sinne dieses Gesetzes. Damit wird von dem Wortlaut sowie dem Sinn und Zweck der zugrunde liegenden Richtlinie 2019/1161 in Artikel 4 a) und b) Gebrauch gemacht.

Zu Nummer 3 (§ 3 Nummer 2):

Mit dieser redaktionellen Änderung werden die konkret vom Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/1162 erfassten öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 noch klarer und bestimmter umrissen. Eine materielle Änderung resultiert daraus nicht.

Zu Nummer 4 (§ 5)

Die Anfügungen dienen der Klarstellung, dass die Länder die Einhaltung der Mindestziele auch durch Branchenvereinbarungen sicherstellen können. Mit den Einfügungen in den Absätzen 2 und 3 wird expressis verbis klar gestellt, dass die Länder Branchenvereinbarungen abschließen dürfen. Mit der Verortung in beiden Absätzen wird zudem die Möglichkeit eröffnet, lediglich für sein Land oder eine mit anderen Ländern gemeinsame Branchenvereinbarung abzuschließen. So können auch mehrere Länder eine gemeinsame Branchenvereinbarung abschließen und die Einhaltung der Mindestziele gemeinsam sicherstellen. Dabei ist in beiden Fällen der Branchenvereinbarung sicherzustellen, dass auf Landesebene (Absatz 2) bzw. länderübergreifend (Absatz 3) die Mindestziele eingehalten werden. Andernfalls haften die Länder nach dem Lastentragungsgesetz gegenüber dem Bund für den Fall, dass bei Nichterfüllung der Mindestziele durch Pflichtverletzung auf Länderebene die EU den Bund auf Grundlage eines Vertragsverletzungsverfahrens mit Zwangsgeldern in Anspruch nimmt.

Zu Nummer 5 (§ 4):

Zu Buchstabe a) (§ 4 Absatz 1 Nr. 5):

Damit wird ein Vorschlag des Bundesrates aufgegriffen. Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung, um den von der Richtlinie (EU) 2019/1161 vorgegebenen Anwendungsbereich im Hinblick auf schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M3 (Busse) klar einzugrenzen. Die Grundausschneide in § 4 Absatz 1 Nr. 5 gilt zunächst für alle M3-Fahrzeuge. Damit sind die ausdrücklich nicht von der Richtlinie (EU) 2019/1161 CVD-RL adressierten Busse (M3) der Klasse II, d.h. mit Stehplätzen in nur geringer Anzahl, nicht vom gesetzlichen Anwendungsbereich erfasst, dies entspricht der Gesetzesbegründung. Eine materielle Änderung resultiert daraus nicht.

Zu Buchstabe b) (§ 4 Absatz 1 Nr. 7):

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung, um den Anwendungsbereich der nach der Richtlinie (EU) 2019/1161 in das Ermessen der Mitgliedsstaaten gestellte Ausnahmemöglichkeit klarer zu fassen. Für die öffentliche Beschaffung bestimmter Fahrzeuge mit besonderen Merkmalen in Zusammenhang mit ihren betrieblichen Anforderungen, z.B. Fahrzeuge, die eigens für die Verwendung auf Baustellen, Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen konzipiert und gebaut wurden, können Ausnahmen vorgesehen werden. Ohne die Änderung würden auch sonderangefertigte Busse (M3) nicht von der Ausnahme erfasst werden. Handelsübliche Busse, die auf Flughäfen eingesetzt werden, werden von der Ausnahme nicht erfasst. Hieraus resultieren keine Änderungen hinsichtlich des dargestellten Erfüllungsaufwandes.

Zu Nummer 6 (§ 7 Absatz 1):

Die Änderung berücksichtigt einen Vorschlag des Bundesrates.

Die im Gesetzentwurf gewählte Formulierung in § 7 Absatz 1, dass auch die Länder in ihrem Zuständigkeitsbereich die Einhaltung der Mindestziele sicherstellen, wirft Abgrenzungsfragen zur Regelung in § 5 Absatz 2 auf, wonach die Länder die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber überwachen. „Sicherstellen“ und „Überwachen“ verfolgen vom Ziel her dasselbe, stellen jedoch unterschiedliche Anforderungen an die ausführenden Stellen. Durch den Verweis in Satz 2 auf § 5 Absatz 2 und 3 wird klargestellt, welche Aufgaben durch die Länder zu erfüllen sind.

Darüber hinaus ist eine regelmäßige Berichterstattung der Länder gegenüber dem Bund erforderlich, damit dieser seiner Berichterstattung gegenüber der EU-Kommission nach § 9 Absatz 1 nachkommen kann. Die Berichtspflicht dient und folgt zugleich aus der Rechtsaufsicht des Bundes.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass eine Erstellung und Zusammenstellung der Berichte durch die 16 Bundesländer einen zusätzlichen Erfüllungsaufwand von insgesamt etwa 25.000 Euro verursachen wird. Dabei werden zum Teil auch Kosten für die Überwachung der Mindestziele miteingeschlossen, da die für die Berichterstellung erforderliche Auswertung der Daten gleichzeitig auch eine Überprüfung der Zielerreichung beinhaltet.

Zu Nummer 7 (§ 8):**Zu Buchstabe a) (§ 8 Absatz 1):****Zu Doppelbuchstabe aa) (§ 8 Absatz 1 Satz 1):**

Redaktionelle Änderung des Verweises auf das einschlägige Textfeld im Bekanntmachungsformular.

Zu Doppelbuchstabe bb) (§ 8 Absatz 1 Satz 2):

Redaktionelle Änderung in Absatz 1.

Mit der zugunsten einer Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 3 Nummer 2 eingefügten Öffnungsklausel zur Erhebung und Speicherung weiterer Daten wird sichergestellt, dass auch die für die Berichterstattung und Überprüfung der Erfüllung der Mindestziele erforderlichen Daten verfügbar sind, die durch die bisherigen EU Formulare nicht erfasst werden. Dies betrifft insbesondere Angaben zu Kraftfahrzeugklassen, emissionsfreien Fahrzeugen und gegebenenfalls zusätzliche Anzeigen bei Rahmenvereinbarungen.

Zu Buchstabe b) (§ 8 Absatz 2 und 3):

Redaktionelle Änderung in Absatz 2.

Redaktionelle Änderung in Absatz 3 hinsichtlich des Verweises für die Berichterstattung für die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2019/1162 erfassten öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf die Regelung in Absatz 1.

Einer Entsprechensregelung zu § 8 Absatz 1 bedarf es nur für diejenigen öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, die nicht bereits aufgrund von Artikel 5 Absatz 1 der o.g. Verordnung zur Vergabebekanntmachung nach § 39 Absatz 1 der Vergabeverordnung oder § 38 Absatz 1 Sektorenverordnung verpflichtet sind. Zur Öffnungsklausel in Absatz 2 und 3 siehe oben.

Zu Nummer 8 (§ 9 Absatz 3 Nummer 2):

Redaktionelle Änderung hinsichtlich des Verweises auf die Regelung des § 8 Absatz 3 in Folge dessen Änderung. Mit der eingefügten Befugnis zur Erhebung und Speicherung weiterer Daten wird sichergestellt, dass auch die für die Berichterstattung und Überprüfung der Erfüllung der Mindestziele erforderlichen Daten verfügbar sind, die durch die bisherigen EU Formulare nicht erfasst werden. Dies betrifft insbesondere Angaben zu Kraftfahrzeugklassen, emissionsfreien Fahrzeugen und gegebenenfalls zusätzliche Anzeigen bei Rahmenvereinbarungen.

Zu Nummer 9:

Die Änderung berücksichtigt einen Vorschlag des Bundesrates.

Klarstellung des Gewollten.

Die Richtlinie 2007/46 EG wurde aufgehoben und war bis zum 31. August 2020 in Kraft. Die Aufhebung erfolgte durch die Verordnung (EG) Nr. 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. In Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 2020/683 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 wird das anzuwendende Muster für die Übereinstimmungsbescheinigung festgelegt.

Berlin, den 21. April 2021

Dr. Dirk Spaniel
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.