

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

A. Problem und Ziel

Im Zuge der Aufnahme paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe aus Synthese oder Hydrierungsverfahren gemäß DIN EN 15940 in die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) soll zukünftig ausgeschlossen werden, dass paraffinische Dieselmotorkraftstoffe aus fossilen Quellen unbeabsichtigt gefördert werden.

B. Lösung, Nutzen

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz sieht vor, dass bei der Erfüllung der Mindestziele bei der Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen oder Dienstleistungen, bei denen saubere schwere Nutzfahrzeuge eingesetzt werden, Fahrzeuge auch mit paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen gemäß DIN EN 15940 betrieben werden dürfen. Darunter fallende Kraftstoffe können auch aus fossilen Rohstoffen erzeugt werden. Aus fossilen Quellen erzeugte paraffinische Dieselmotorkraftstoffe bieten hinsichtlich Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen in modernen Fahrzeugen keine Vorteile gegenüber herkömmlichen Dieselmotorkraftstoffen. Daher sollen diese Kraftstoffe zukünftig für die Anrechnung auf die Mindestziele im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ausgeschlossen werden. Dadurch werden Treibhausgase eingespart.

C. Alternativen

Ein Ausschluss fossiler Quellen kann nur im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes erfolgen. In der zeitgleich geplanten Inverkehrbringensregelung für paraffinische Dieselmotorkraftstoffe gemäß DIN EN 15940 in der Novelle der 10. BImSchV können keine unterschiedlichen Kategorien je nach Ausgangsstoffen für synthetische Kraftstoffe eingeführt werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund werden keine Haushaltsmehrausgaben erwartet, da schwere Nutzfahrzeuge im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes nur in sehr geringem Umfang beschafft werden.

Bei Ländern und Kommunen sind Haushaltsmehrausgaben aufgrund möglicher höherer Kraftstoffpreise in geringem Umfang zu erwarten. Synthetische paraffinische Kraftstoffe werden den vorliegenden Vergabebekanntmachungen zufolge derzeit im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes nur in geringem Umfang eingesetzt.

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

Synthetische paraffinische Kraftstoffe werden den vorliegenden Vergabebekanntmachungen zufolge derzeit im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz nur in geringem Umfang eingesetzt. Für Verkehrsunternehmen, die synthetische oder strombasierte paraffinische Dieselmotorkraftstoffe einsetzen, können aus der gesetzlichen Anforderung gegebenenfalls höhere Kraftstoffkosten als Sachaufwand resultieren. Diese können nicht konkret beziffert werden. Für Verkehrs- und Mineralölunternehmen entsteht ein geringer zusätzlicher Personalaufwand für die vertragliche Bestätigung, dass der zu beziehende synthetische Kraftstoff nicht aus fossilen Ausgangsstoffen bzw. bei strombasierten Kraftstoffen nicht aus fossilen Quellen hergestellt wurde. Bereits nach geltender Rechtslage ist sicherzustellen, dass verwendete Biokraftstoffe nicht aus Rohstoffen erzeugt wurden, die mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen verbunden sind, dies ist insbesondere Palmöl.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es entstehen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund ist nicht von zusätzlichem Erfüllungsaufwand auszugehen, da schwere Nutzfahrzeuge nur in sehr geringem Umfang Gegenstand von Beschaffungen sind.

Bei Ländern und Kommunen entsteht ein nur in geringem Umfang erhöhter Erfüllungsaufwand bei den betreffenden Beschaffungsstellen bei der öffentlichen Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen bzw. Verkehrsdienstleistungen mit schweren Nutzfahrzeugen für die Sicherstellung, dass synthetische Dieselmotorkraftstoffe nicht aus fossilen Ausgangsstoffen bzw. strombasierte Dieselmotorkraftstoffe nicht aus fossiler Energie hergestellt wurden. Bereits jetzt ist hinsichtlich verwendeter Biokraftstoffe sicherzustellen, dass diese nicht aus Rohstoffen erzeugt wurden, die mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen verbunden sind.

F. Weitere Kosten

Kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage aufgrund betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen sollen vermieden werden. Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreinsniveau sind daher voraussichtlich nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, 11. September 2023

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Bärbel Bas
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des
Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 18. August 2023 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes*

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. „sauberes schweres Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M₃, N₂ oder N₃ nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Unterbuchstabe iii, Buchstabe b Unterbuchstabe ii und iii der Verordnung (EU) 2018/858, das mit alternativen Kraftstoffen im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 und 2 der 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), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 (ABl. L 114 vom 4.5.2018, S. 1) geändert worden ist, betrieben wird;“.

b) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Im Fall des Satzes 1 Nummer 5 dürfen Fahrzeuge nur mit flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden, die die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen. Ein Fahrzeug gilt nicht als sauberes schweres Nutzfahrzeug, sofern es betrieben wird mit

1. Biokraftstoffen, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, für die entsprechend Artikel 26 der 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; L 311 vom 25.9.2020, S. 11) eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist,
2. paraffinischen Dieselmotoren, die aus fossilen Rohstoffen erzeugt wurden, oder
3. strombasierten paraffinischen Dieselmotoren, die aus fossilen Rohstoffen oder mit fossiler Energie erzeugt wurden.

Ferner dürfen im Fall von Fahrzeugen, die mit flüssigen Biokraftstoffen, synthetischen oder paraffinischen Kraftstoffen betrieben werden, diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden. Das Einhalten der Anforderungen an die verwendeten Kraftstoffe ist durch die öffentlichen Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber bei der Auftragsvergabe durch vertragliche Verpflichtungen sicherzustellen. Werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren eingesetzt, so müssen diese nach der Abgasnorm Euro VI oder neuer typgenehmigt sein.“

* Die Artikel 1 und 2 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).

2. § 5 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Mindestziele bestimmen sich als Mindestprozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge und sauberer schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in dem jeweiligen Referenzzeitraum nach § 3 Nummer 1 beschafften oder der in den nach § 3 Nummer 2 und 3 beschafften Dienstleistungen eingesetzten leichten oder schweren Nutzfahrzeuge.“

3. In § 7 Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Bundesklimaschutzgesetz“ durch das Wort „Bundes-Klimaschutzgesetz“ ersetzt.

4. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ und die Wörter „für Wirtschaft und Energie“ durch die Wörter „für Wirtschaft und Klimaschutz“ ersetzt.

b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

5. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Die folgenden Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Für Beschaffungen im Sinne des § 3, deren Auftragsbekanntmachung bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] veröffentlicht worden ist oder bei denen bis zu diesem Tag zur Abgabe eines Angebots aufgefordert worden ist, ist § 2 Nummer 5 in der bis zum ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

(3) § 2 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit den Sätzen 2 bis 6 in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung ist erst ab dem Tag anzuwenden, an dem erstmals eine Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1849), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2739) geändert worden ist, nach dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] in Kraft tritt, die das Inverkehrbringen von Kraftstoffen nach DIN EN 15940*, Ausgabe Oktober 2019, in Reinform ermöglicht. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat den nach Satz 1 maßgeblichen Tag im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben. Bis zu dem nach Satz 1 maßgeblichen Tag ist § 2 Nummer 5 für Beschaffungen im Sinne des § 3, deren Auftragsbekanntmachung nach dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] veröffentlicht wurde oder bei denen bis zu diesem Tag zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurde, in der bis zum ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

* Amtlicher Hinweis: Die DIN EN 15940 ist bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln, erschienen und dort zu beziehen.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Im Zuge der Zulassung paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe als Reinkraftstoff in der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) soll zukünftig ausgeschlossen werden, dass paraffinische Dieselmotorkraftstoffe aus fossilen Quellen unbeabsichtigt gefördert werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit Artikel 1 Nummer 1 wird zukünftig ein Ausschluss fossiler Quellen bei der Nutzung paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe bei der Anrechnung von sauberen schweren Nutzfahrzeugen auf die Beschaffungsziele herbeigeführt. Auch Busse fallen als schwere Nutzfahrzeuge unter diese Regelung. Für diese gilt jedoch zusätzlich ein Unterziel zur gänzlich emissionsfreien Beschaffung. Zusätzlich erfolgt eine Klarstellung, dass die Anforderungen durch die Beschaffungsstellen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge sicherzustellen sind. Die Erfüllungsoption der Verwendung alternativer Kraftstoffe soll ferner an die Nutzung von Fahrzeugen mit moderner Abgastechnologie gekoppelt werden, um der gesetzlichen Anforderung sauberer Fahrzeuge zu entsprechen.

Die Nummern 2, 3 und 4 dienen der Behebung von Redaktionsversehen und der Rechtsbereinigung.

Die Nummer 5 enthält Übergangs- und Anwendungsregelungen.

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten.

III. Alternativen

Ein Ausschluss fossiler Quellen in der 10. BImSchV ist nicht möglich. Andere Regelungen beispielweise in Branchenvereinbarungen erreichen nicht den erforderlichen Verbindlichkeitsgrad und decken den Anwendungsbereich nicht vollständig ab.

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 sowie die Luftreinhaltung. Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz soll mit der vorliegenden Novelle der Nachfrageimpuls von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe durch einen zusätzlichen Impuls zum Einsatz von fossilfreien synthetischen Kraftstoffen und moderner Abgastechnologie gesetzt und gefördert werden. Damit wiederum sollen die Emissionen im Verkehrsbereich und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) reduziert und der Beitrag öffentlicher Beschaffungsstellen zur Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen gestärkt werden. Regelungen zur Reduktion von Treibhausgas- 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 des Grundgesetzes (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, die mit fossilfreien Kraftstoffen betrieben werden, zu setzen. Der Begriff der Wirtschaft umfasst dabei wirtschaftsregulierende oder wirtschaftslenkende Normen, insbesondere solche, welche die Vergabe von öffentlichen Aufträgen regeln. Diesem Rechtsgebiet sind auch gesetzliche Regelungen darüber zuzuordnen, in welchem Umfang der öffentliche Auftraggeber bzw. Sektorenauftraggeber bei der Vergabeentscheidung über die in § 97 Absatz 3 GWB ausdrücklich vorgesehenen Kriterien hinaus andere oder weitergehende Anforderungen an den Auftragnehmer stellen darf. Solche Anforderungen können auch in der Berücksichtigung umweltbezogener Vorgaben hinsichtlich der Emissionen von Straßenfahrzeugen bestehen.

Die bundeseinheitliche Regelung der Materie nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes ist gemäß Artikel 72 Absatz 2 zweite Variante des Grundgesetzes zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Nach allgemeiner Auffassung ist dies dann der Fall, wenn eine Vielzahl von Regelungen auf Länderebenen zu einer nicht hinnehmbaren Rechtszersplitterung führen würde. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine bundesgesetzliche Regelung zwingend erforderlich ist, um Sekundärrecht der Europäischen Union sachgerecht umzusetzen. Die Richtlinie (EU) 2019/1161 beinhaltet Vorgaben und Mindestziele zur Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge. Die Umsetzung dieser Vorgaben und Mindestziele einschließlich weitergehender Anforderungen kann sachgerecht nur auf Bundesebene erfolgen. Es braucht ein koordinierendes Tätigwerden, das die Einhaltung der Vorgaben und Mindestziele, die sich insgesamt an den Mitgliedstaat richten, auf gesamtstaatlicher Ebene einerseits sicherstellt und andererseits flexible Lösungen aufgrund regionaler Gegebenheiten zulässt. Eine eigenständige Umsetzung durch die Bundesländer würde diesem Erfordernis nicht gerecht, da diese nicht die Möglichkeit zu einer hinreichenden Abstimmung untereinander hätten.

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

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 Artikel 288 Absatz 3 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) verpflichtet. Das Gesetz verstößt nicht gegen völkerrechtliche Verträge.

Der Ausschluss von paraffinischen Dieselmotoren, die aus fossilen Ausgangsstoffen hergestellt wurden oder mit fossiler Energie produziert wurden, geht über die Vorgaben des europäischen Rechts hinaus. Auch die Verwendung von schweren Nutzfahrzeugen mit moderner Abgastechnologie ist durch die europäischen Vorgaben nicht gefordert. Im Sinne der Zielsetzung des Gesetzes, zur Verringerung von CO₂- und Luftschadstoffemissionen beizutragen, soll dies zukünftig ebenfalls gesetzlich sichergestellt werden. Die Richtlinie (EU) 2019/1161 enthält Mindestanforderungen und lässt darüber hinausgehende nationale Zielstellungen oder strengere Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 7 ausdrücklich zu.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Soweit die Regelungen klarstellender Natur sind, tragen sie zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung bei. Die vertragliche Sicherstellung der neuen gesetzlichen Anforderungen als auch die entsprechende Nachweisführung durch Verkehrsunternehmen und Mineralölwirtschaft führt zu einer geringen Erhöhung des Verwaltungsaufwandes.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz trägt zur Erreichung der Ziele im Bereich Emissionen von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 weitere Anforderungen an die CO₂-Emissionen und Luftschadstoffemissionen von Kraftstoffen und Fahrzeugen gestellt werden und damit der Nachfrageimpuls nach sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen und Kraftstoffen geschärft wird. Damit werden die Emissionen im Verkehrsbereich reduziert.

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 Sektorenauftraggeber als Mindestziele bestimmte Quoten nach § 6 einzuhalten sind. Die Quoten bestimmen sich als Mindestprozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge, sauberer schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge jeweils an der Gesamtzahl der im Referenzzeitraum beschafften und 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 Maßnahme zum Klimaschutz darstellt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund werden keine Haushaltsmehrausgaben erwartet, da schwere Nutzfahrzeuge im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes nur in sehr geringem Umfang beschafft werden.

Haushaltsmehrausgaben sind bei den Ländern aufgrund höherer Kraftstoffpreise in geringem Umfang zu erwarten. Synthetische oder paraffinische Kraftstoffe werden den vorliegenden Vergabebekanntmachungen zufolge derzeit im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes nur in geringem Umfang eingesetzt. Es ist mit etwas höheren Kraftstoffpreisen zu rechnen, wobei der Preisunterschied jedoch nicht konkret beziffert werden kann. Dies kann zu geringfügigen Erhöhungen der Vertragsentgelte für öffentliche Dienstleistungsaufträge sowie Verkehrsdienstleistungen führen, infolge etwas höherer Betriebskosten für den Betrieb der Fahrzeuge. Erlöse aus der Treibhausgasminderungsquote wirken sich ebenfalls auf die dynamische Preisentwicklung aus. Insgesamt kann die Preisentwicklung zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch nicht abgeschätzt werden. Der Kraftstoffmarkt hält derzeit neben fossilen synthetischen Kraftstoffen vor allem biogene paraffinische Kraftstoffe bereit. Das Kraftstoffangebot wird sich durch die Einführung der DIN EN 15940 durch die 10. BImSchV mittelfristig weiter entwickeln, da diese Kraftstoffe dann auch in Reinform angeboten werden können.

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

Synthetische paraffinische Dieselmotorkraftstoffe werden derzeit im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes den vorliegenden Vergabebekanntmachungen zufolge nur in geringem Umfang eingesetzt. Für Verkehrsunternehmen, die synthetische paraffinische oder strombasierte Kraftstoffe einsetzen, können aus der gesetzlichen Anforderung gegebenenfalls höhere Kraftstoffkosten als Sachaufwand resultieren. Diese können nicht konkret beziffert werden.

Die betreffenden Verkehrsunternehmen müssen von den Kraftstofflieferanten bei Auftragserteilung eine Bestätigung einholen, dass der zu beziehende paraffinische Dieselmotorkraftstoff nicht aus fossilen Ausgangsstoffen bzw. bei strombasierten Kraftstoffen nicht mit fossiler Energie bzw. aus fossilen Rohstoffen hergestellt wurde. Dies erfolgt im Rahmen der Vertragsabschlüsse, hierfür entsteht nur geringer zusätzlicher Personalaufwand. Bereits nach geltender Rechtslage ist sicherzustellen, dass verwendete Biokraftstoffe nicht aus Rohstoffen erzeugt wurden, die mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen verbunden sind, dies ist insbesondere Palmöl.

Die Anforderungen aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 über die Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED II) und die entsprechende nationale Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz und den begleitenden Verordnungen bestimmen bereits jetzt mögliche erneuerbare Kraftstoffmengen als Erfüllungsoption für die Treibhausgasminderungsquote für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen. Diese Nachfrage wird von den Produzenten bedient und ändert sich durch die Novellierung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes und die Änderung der 10. BImSchV nicht. Für die Mineralölunternehmen kann in geringem Umfang ein zusätzlicher Personalaufwand für Dokumentationen in den Lieferpapieren entstehen. Derzeit gibt es kein Zertifizierungs- oder

Nachweissystem für fossilfreie synthetische und paraffinische Kraftstoffe für den Bezug an öffentlichen Tankstellen. Der Nachweis der gesetzlichen Anforderungen kann durch Eigenerklärung seitens der Mineralölunternehmen aufgrund Kenntnis der Produktionsprozesse im Zuge von Kraftstofflieferverträgen erfolgen.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund ist nicht von zusätzlichem Erfüllungsaufwand auszugehen, da schwere Nutzfahrzeuge nur in sehr geringem Umfang Gegenstand von Beschaffungen im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes sind.

Bei Ländern und Kommunen entsteht ein nur in geringem Umfang erhöhter Erfüllungsaufwand bei den betreffenden Beschaffungsstellen bei der öffentlichen Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen bzw. Verkehrsdienstleistungen mit schweren Nutzfahrzeugen. Bereits jetzt ist hinsichtlich verwendeter Biokraftstoffe sicherzustellen, dass diese nicht aus Rohstoffen erzeugt wurden, die mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen verbunden sind. Zukünftig ist im Rahmen der Vergabeverfahren durch vertragliche Verpflichtung ferner sicherzustellen, dass synthetische Dieselmotorkraftstoffe nicht aus fossilen Ausgangsstoffen bzw. strombasierte Dieselmotorkraftstoffe nicht mit fossiler Energie bzw. Rohstoffen stammt. Hierfür sind durch die Beschaffungsstellen entsprechende vertragliche Regelungen bereitzustellen und durchzusetzen.

5. Weitere Kosten

Kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage aufgrund betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen sollen vermieden werden. Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreisniveau sind daher voraussichtlich nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die Regelungen haben keine Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher. Ebenso führen diese Regelungen nicht zu unterschiedlichen Auswirkungen auf Frauen und Männer und führen somit auch nicht zu mittelbaren Beeinträchtigungen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass die Regelungen vorhandene ungleichwertige Lebensverhältnisse der Menschen verfestigen oder verstärken, sie verringern sie auch nicht. Synthetische paraffinische Dieselmotorkraftstoffe der DIN EN 15940 sind derzeit nur in geringem Mengen verfügbar. Im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes wird die damit verbundene Erfüllungsoption aufgrund der vorliegenden Vergabebekanntmachungen bislang nur in geringem Ausmaß genutzt. Durch die Einschränkung der Erfüllungsoption kann sich die Verfügbarkeit des Kraftstoffes kurzfristig einschränken bzw. der Kraftstoffpreis erhöhen. Da die Betriebsbetankung voraussichtlich der Hauptbeschaffungsweg für alternative Kraftstoffe im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes darstellt, können sich ggf. die Lieferwege zu den jeweiligen Tanklagern auf die Kraftstoffpreise auswirken. Dies kann von Region zu Region unterschiedlich sein. Die Auswirkungen können derzeit nicht abgeschätzt werden, da das Kraftstoffangebot derzeit noch beschränkt ist und diese Erfüllungsoption derzeit nur in sehr geringem Ausmaß genutzt wird. Es ist davon auszugehen, dass sich das Kraftstoffangebot für alternative Kraftstoffe mit der Inverkehrbringensregelung für Kraftstoffe der DIN EN 15940 in der 10. BImSchV mittelfristig erweitert. Die Mineralölwirtschaft verliert den derzeit noch sehr geringen Abnehmermarkt für Gas to Liquid-Kraftstoffe (GtL) im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.

VII. Befristung; Evaluierung

Die vorliegende Novelle ist ebenso wie das zu ändernde Gesetz nicht befristet. Die Evaluierung der Gesetzesänderungen erfolgt im Zusammenhang mit der bereits vorgesehenen Evaluierung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Mit den Änderungen der Nummer 1 werden zusätzliche Anforderung für den Betrieb und die Beschaffung von sauberen, schweren Nutzfahrzeugen im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes eingeführt. Dies betrifft auch Busse im Rahmen der Mindestziele für saubere schwere Nutzfahrzeuge, sofern nicht das spezifische Unterziel nach § 6 Absatz 3 zur Beschaffung emissionsfreier Busse betroffen ist.

Nummer 1 Buchstabe a fasst hierzu § 2 Nummer 5 neu. Die bislang dort enthaltenen Regelungen zu Kraftstoffanforderungen werden in Nummer 1 Buchstabe b neu geordnet und ergänzt.

Nummer 1 Buchstabe b ergänzt am Abschluss von § 2, der die Begriffsbestimmungen für das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz enthält, kraftstoff-, vergabe- und fahrzeugbezogene Regelungen für den Anwendungsfall von § 2 Nummer 5.

Der mit Nummer 1 Buchstabe b neu eingefügte Satz 3 enthält in Nummer 1 die bisher in § 2 Nummer 5 enthaltene Regelung für Biokraftstoffe entsprechend Artikel 4 Nummer 1 b der Richtlinie (EU) 2019/1161.

Der mit Nummer 1 Buchstabe b neu eingefügte Satz 3 Nummer 2 führt einen Ausschluss synthetischer paraffinischer Kraftstoffe aus fossilen Ausgangsstoffen ein. Dies bedeutet, dass zukünftig z. B. kein GtL-Kraftstoff für diese Erfüllungsoption genutzt werden kann. Die ebenso neu eingeführte Nummer 3 stellt auch für strombasierte Dieselmotoren, sog. E-Dieselmotoren, sicher, dass nur solche Kraftstoffe verwendet werden, die nicht mit fossiler Energie bzw. fossilen Ausgangsstoffen hergestellt werden.

Der mit Nummer 1 Buchstabe b neu eingefügte Satz 4 war in der bisherigen Regelung bereits in § 2 Nummer 5 enthalten. In Satz 4 wird der bisher verwendete Begriff „Biobrennstoff“ durch „Biokraftstoff“ ersetzt. Hintergrund ist, dass der in der deutschen Sprachfassung der Richtlinie (EU) 2019/1161 verwendete Begriff „Biokraftstoffe“ die originale englische Sprachfassung nicht korrekt abbildet. Auch stellt der zweite Satzteil von Artikel 4 Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 der Richtlinie („diese Kraftstoffe“) klar, dass auch im ersten Satzteil durchgehend auf Kraftstoffe Bezug genommen wird. Diese Art der Übersetzung wurde auch bei der Richtlinie (EU) 2018/2001 über die Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED II) übernommen, wonach Brennstoffe ausdrücklich nicht für den Transport bestimmt sind.

Die mit Nummer 1 Buchstabe b neu eingefügten Sätze 5 und 6 stellen die Verpflichtung für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorauftraggeber klar, die gesetzlichen Anforderungen durch geeignete vertragliche Regelungen sicherzustellen. Die Auftragnehmer können dies ihrerseits durch Nachweise z. B. im Rahmen eines entsprechenden Kraftstoffabnahmevertrag sicherstellen.

Ferner wird geregelt, dass bei der Verwendung schwerer Nutzfahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren diese über die aktuelle Abgastechnologie verfügen müssen.

Zu Nummer 2

Die Regelung bereinigt ein Redaktionsversehen.

Zu Nummer 3

Die Regelung bereinigt ein Redaktionsversehen.

Zu Nummer 4

Die Regelung dient der Rechtsbereinigung zur Anpassung der Ressortbezeichnungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz.

Zu Nummer 5

Mit Nummer 5 Buchstabe a wird die bisherige Regelung in § 10 zu § 10 Absatz 1.

Nummer 5 Buchstabe b ergänzt bei § 10 zwei neue Absätze 2 und 3. Absatz 2 sieht vor, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens begonnene Vergabeverfahren, bei denen bis zum Tage des Inkrafttretens die Auftragsbekanntmachung veröffentlicht wurde oder zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert wurde, unter die bisherige Regelung des § 2 Nummer 5 fallen.

Absatz 3 besagt, dass die Neuregelung in § 2 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit den Sätzen 2 bis 6 an das Inkrafttreten der Novelle der 10. BImSchV, die das Inverkehrbringen von Kraftstoffen der DIN EN 15940 ermöglicht, geknüpft wird. Die Neuregelung gilt danach für Vergabeverfahren, bei denen erst nach dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Bundesgesetzblatt bekanntzugebenden Termin die Auftragsbekanntmachung veröffentlicht wurde oder zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurde. Dies ist erforderlich, da diese Änderungen bei § 2 eine Folgeänderung zur Novelle der 10. BImSchV darstellen.

Zu Artikel 2

Artikel 2 sieht das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung vor. Da die Anwendungsregelung in Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b bereits eine Verknüpfung mit dem Inkrafttreten der Novelle der 10. BImSchV, die das Inverkehrbringen von Kraftstoffen der DIN EN 15940 ermöglicht, vorsieht, werden hier keine weiteren Anforderungen gestellt, um ein zeitnahes Inkrafttreten beider Regelungen zu ermöglichen.

