

Fahrzeugbeschaffungen im Anwendungsbereich der neuen Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

– von RA Dr. Andreas Graef, MBA, Düsseldorf –*

Dieselbetriebene ÖPNV-Busse machen derzeit etwa ein Prozent des innerstädtischen Verkehrs aus, sind aber für etwa 20 Prozent des Schadstoffausstoßes verantwortlich. Diese nachteiligen Umwelteinwirkungen, die mit dem Einsatz von Dieselnissen verbunden sind, werden im Rahmen einer Gesamt(wirtschaftlichkeits)betrachtung durch die weitaus höheren Anschaffungskosten von Elektrobussen überlagert. Insbesondere dieser Umstand und eine geringe Markttiefe haben zur Folge, dass die Beschaffung von Elektrobussen und Hybridfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland weiterhin eine untergeordnete Rolle einnimmt. Im gesamten Jahr 2016 wurden nur 38 Elektro- und 4 Hybridbusse in Deutschland zugelassen. Dies entspricht einem Zulassungsanteil von knapp 0,6 %. Enttäuschend stellt sich auch der Anteil von Elektrofahrzeugen an den Pkw-Neuzulassungen dar. Dieser lag im Jahr 2017 in den 16 Mitgliedstaaten unter 1 % und in 10 Mitgliedstaaten unter 0,5 %. Auch wenn der mittlerweile verstärkt zu beobachtende Rückgriff auf öffentliche Initiativen zur Förderung emissionsarmer Mobilitätsvarianten einen wichtigen Beitrag zum Aufbau einer europäischen Industrie für batterieelektrische Fahrzeuge leistet, hat ein durch Skaleneffekte belegter Ausbau der Elektromobilität auf den verschiedenen Leistungsebenen bislang nicht stattgefunden. Diesem Missstand möchte der europäische Gesetzgeber durch die nachfolgend näher erläuterte Anpassung der Richtlinie 2009/33/EG über saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge begegnen.

A. Einleitung

Mit der Richtlinie 2009/33/EG wird das ausdrückliche Ziel verfolgt, den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu beleben und den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der EU zu verbessern. Medium zur erfolgreichen Durchsetzung dieser ehrgeizigen Initiative sind die nationalen Beschaffungsmärkte. Die in Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG in deutsches Recht ergangenen maßgeblichen Regelungen des § 59 SektVO und § 68 VgV halten insbesondere Bund, Länder, Kommunen sowie öffentliche Unternehmen bei europaweiten Vergabeverfahren zum Kauf von Straßenfahrzeugen dazu an, detaillierte Anforderungen an den Kraftstoffverbrauch sowie an Kohlendioxid- und andere Schadstoffemissionen zu stellen.¹

Nur wenige Jahre nach der Überführung der Richtlinie 2009/33/EG in das Recht der EU-Mitgliedsstaaten musste die Europäische Kommission mit Enttäuschung feststellen, dass der dort gewählte Regelungsansatz erhebliche Mängel aufweist. Zur Beachtung des europäischen Vergaberechts ver-

pflichtete Beschaffungsstellen sehen nach den Untersuchungen der Europäischen Kommission bei ihrem Ausschreibungsdesign regelmäßig davon ab, die Markteinführung sauberer Fahrzeuge nachhaltig voranzutreiben.² Darüber hinaus hat die Europäische Kommission bedeutende methodische Fehler bei der Konzeption der Richtlinie 2009/33/EG ausgedeutet. Hervorgehoben wird insoweit die fehlende Bestimmtheit der Vorschriften für den Kauf von Fahrzeugen (technische Spezifikationen) und eine überbordende Komplexität.³ Als Reaktion auf die fehlende Praxistauglichkeit der Richtlinie 2009/33/EG in der Beschaffungspraxis hat sich die Europäische Kommission im November 2017 als Teil ihres zweiten Mobilitätspakets zu einer Überarbeitung der Richtlinie entschieden.⁴ Im Mittelpunkt des neuen dogmatischen Ansatzes steht die Überlegung, die Marktakzeptanz von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen, im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe zu fördern und so zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum im Verkehrssektor beizutragen. Außerdem soll eine bessere Abstimmung und damit eine größere Marktwirkung der öffentlichen Auftragsvergabe in den Mitgliedstaaten erreicht werden.

* Herr Rechtsanwalt Dr. Andreas Graef, MBA, ist Partner bei BDO Legal Rechtsanwaltsgesellschaft mbH in Düsseldorf.

¹ Die in der Richtlinie 2009/33/EG fest verankerte Lebenszykluskostenrechnung ist ein wichtiges Instrument der öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber zur Erfassung der Energie- und Umweltkosten während der Lebensdauer eines Fahrzeugs. Da die in der Richtlinie 2009/33/EG vorgesehene Methode zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten nach Beobachtungen der Europäischen Kommission nur selten angewandt wird, werden öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber nicht mehr zur Anwendung einer bestimmten Methode verpflichtet. Sie können zukünftig die Methode zur Lebenszykluskostenrechnung in ihren Vergabeverfahren frei wählen.

² *European Commission, Ex-post Evaluation of Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy efficient road transport vehicles (2015), S. 84 ff.*

³ *European Commission, Ex-post Evaluation of Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy efficient road transport vehicles (2015), S. 84 ff.*

⁴ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, COM(2017)(0653).

Am 11. Februar 2019 haben das Europäische Parlament und der Rat im Zuge der zweiten Trilog-Verhandlung eine vorläufige Einigung zu den auf Vorschlag der Europäischen Kommission angepassten Inhalten der Richtlinie 2009/33/EG erzielt.⁵ Das Europäische Parlament hat sodann in seiner Sitzung am 18.04.2019 dem angepassten Text der Richtlinie 2009/33/EG (nachfolgend »Richtlinie 2009/33/EG-Neu«) in erster Lesung zugestimmt. Die Veröffentlichung der endgültigen Fassung der Richtlinie 2009/33/EG-Neu im Amtsblatt wird voraussichtlich im Sommer/Herbst 2019 erfolgen. Marktbeobachter gehen davon aus, dass es nicht zu einer weiteren Lesung des europäischen Parlaments kommen wird. Die 24 Monate nach dem Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie in das deutsche Recht zu transportierenden Anpassungen der Richtlinie 2009/33/EG werden nunmehr ausführlich vorgestellt und bewertet (vgl. unten B.) Ein Ausblick des Verfassers schließt diesen Beitrag ab (vgl. unten C.).

B. Die Richtlinie 2009/33/EG-Neu

Mit der Überarbeitung der Richtlinie 2009/33/EG soll durch ein Bündel an Maßnahmen sichergestellt werden, dass die Richtlinie 2009/33/EG-Neu alle einschlägigen Vergabeverfahren abdeckt und eindeutige, langfristige Marktsignale aussendet, und dass die Vorschriften einfacher und wirksamer werden.

I. Begriffsbestimmungen

1. Straßenfahrzeug

Unter einem Straßenverkehrsfahrzeug wurde bislang ein Fahrzeug, das einer der in Tabelle 3 des Anhangs der Richtlinie 2009/33/EG genannten Fahrzeugklassen angehört, verstanden. Mit der neuen Typgenehmigungs-Verordnung (EU) 2018/858⁶ ging der Zwang für einen neuen terminologischen Ansatz einher. Als Straßenfahrzeuge werden in Artikel 4 Nr. 3 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu zukünftig Fahrzeuge der Klassen M oder N gemäß Artikel 4 Abs. 1 lit. a) und b) der Verordnung (EU) 2018/858 eingeordnet.

2. Sauberes Fahrzeug

Von hervorgehobener Bedeutung für die Berechnung von Beschaffungsquoten ist die erstmalig in der Richtlinie 2009/33/EG-Neu anzutreffende Definition eines sauberen Fahrzeuges. Saubere Fahrzeuge lassen sich in drei über-sichtsartig aufgeführte Kategorien unterteilen:

- **Kategorie 1:** Leichte Nutzfahrzeuge (Personen- und Güterverkehr) der Klassen M₁⁷, M₂⁸ oder N₁⁹, deren Auspuffemissionen höchstens dem in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie 2009/33/EG-Neu angegebenen Wert in CO₂ g/km entsprechen und deren Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie 2009/33/EG-Neu festgelegten Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen,

- **Kategorie 2:** Schwere Nutzfahrzeuge (Personen- und Güterverkehr) der Klassen M₃¹⁰, N₂¹¹ oder N₃¹², die mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nrn. 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU¹³ betrieben werden.
- **Kategorie 3:** Als emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug wird ein sauberes Fahrzeug im Sinne der vorstehenden Kategorie 2 ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor verstanden, der weniger als 1 g CO₂/kWh, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009¹⁴ des Europäischen Parlaments und des Rates und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt oder der weniger als 1 g CO₂/km, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007¹⁵ des Europäischen Parlaments und des Rates und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt.

II. Sachlicher Anwendungsbereich

In den sachlichen Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG-Neu fällt ein weites Spektrum an Ausschreibungsvarianten, sofern nicht ausnahmsweise eine Freistellung eingreift.

1. Beschaffungsmassnahmen öffentlicher Auftraggeber und Sektorenauftraggeber

Die Richtlinie 2009/33/EG sieht in ihrer ursprünglichen Fassung nur einen eingeschränkten Anwendungsbereich vor, der den Direktkauf von Fahrzeugen in den Blick nimmt. In den erweiterten sachlichen Anwendungsbereich bezieht Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu neben den Abschluss von Verträgen über den Kauf auch das Leasing, die Anmietung oder den Ratenkauf von Straßenfahrzeugen ein. Normadressaten sind dabei die nachfolgend unter II. aufgeführten Beschaffungsstellen, die zur Durchführung europaweiter Vergabeverfahren verpflichtet sind.

2. Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Zur Beachtung der Vorgaben der Richtlinie 2009/33/EG-Neu sind die Vergabestellen angehalten, die Beschaffungsvorhaben mit Hilfe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹⁶ auszulösen, die ihrerseits eine Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße über einen von den Mitgliedstaaten festzulegenden Schwellenwert hinaus zum Gegenstand haben. Der diesbezügliche Schwellenwert darf allerdings den in Artikel 5

⁵ Ausführlich zum Gang des Gesetzgebungsprozesses European Parliament, Review of the Clean Vehicles Directive (2019).

⁶ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.2018 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).

⁷ Die Klasse M₁ umfasst Kraftfahrzeuge (Personenbeförderung) mit höchstens acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und ohne Stehplätze, unabhängig davon, ob die Anzahl der Sitzplätze auf den Fahrersitz beschränkt ist.

⁸ Die Klasse M₂ umfasst Kraftfahrzeuge (Personenbeförderung) mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und ohne Stehplätze, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen.

⁹ Die Klasse N₁ umfasst Kraftfahrzeuge (Güterverkehr) mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen.

¹⁰ Die Klasse M₃ umfasst Kraftfahrzeuge (Personenbeförderung) mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer Gesamtmasse über 5 Tonnen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen.

¹¹ Die Klasse N₂ umfasst Kraftfahrzeuge (Güterverkehr) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen bis höchstens 12 Tonnen.

¹² Die Klasse N₃ umfasst Kraftfahrzeuge (Güterverkehr) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen.

¹³ 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).

¹⁴ 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 wartungsrelevanten Informationen, 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgelegten Schwellenwert nicht übersteigen.

3. Vergabe von Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste

Im Rahmen der Evaluierung der Richtlinie 2009/33/EG hat die Europäische Kommission den Umstand beanstandet, dass in den sachlichen Anwendungsbereich keine Verträge über andere Verkehrsdienste als den öffentlichen Personenverkehr fallen. Zukünftig sind Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gemäß Tabelle 1 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen, soweit die öffentlichen Auftraggeber bzw. Auftraggeber zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2014/24/EU bzw. 2014/25/EU verpflichtet sind.

4. Freistellungen vom sachlichen Anwendungsbereich

Vom sachlichen Anwendungsbereich sind aufgrund der vermuteten geringen Nachfrage in einem europaweiten Vergabeverfahren die folgenden Fahrzeuggattungen¹⁷ ausgenommen:

- Landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸;
- Zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013¹⁹ des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰;
- Kettenfahrzeuge
- Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrzeuggestell montierten Maschinen sind.
- Fahrzeuge der Klasse M₃ mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse I und der Klasse A im Sinne von Artikel 3 Nummern 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates

III. Persönlicher Anwendungsbereich

Das Umfeld von Vergaben öffentlicher Aufträge im Bereich der Fahrzeugbeschaffung ist durch öffentliche Auftraggeber nach § 99 Nrn. 1 und 2 GWB sowie Sektorenauftraggeber gem. § 100 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 GWB geprägt.

1. Öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nr. 1 GWB

Zu den auftraggeberseitigen Akteuren gehören öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nr. 1 GWB. Die Vorschrift zählt hierzu Gebietskörperschaften sowie deren Sondervermögen. Der Begriff »Gebietskörperschaften« bezieht sich auf alle territorialbezogenen Erscheinungsformen des Staates, also vor allem auf Bund, Länder und Gemeinden als Rechtssubjekte.²¹

¹⁷ Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 2 Absatz 2 lit. d) und Artikel 2 Absatz 3 lit. a) und b) der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie in Anhang I Teil A Nummern 5.2 bis 5.5 und Nummer 5.7 jener Verordnung genannten Fahrzeuge von den Anforderungen der Richtlinie 2009/33/EG-Neu ausnehmen.

¹⁸ 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 02.03.2013, S. 1).

¹⁹ 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 Text von Bedeutung für den EWR (ABl. L 60 vom 02.03.2013, S. 52).

²⁰ Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009).

²¹ Dörr, in: Burgi/Dreher, Beck'scher Vergaberechtskommentar, GWB § 99 Rdnr. 6.

Sondervermögen sind rechtlich unselbstständige Verwaltungseinheiten des Staates, die als gesonderte Einheit im Rechtsverkehr auftreten.²² Bedarfsträger als Bestandteil der Organisation eines öffentlichen Auftraggebers im Rahmen einer Elektromobilität-Beschaffungsmaßnahme sind vielfach deren Untergliederungen oder Fachabteilungen, die mit Hilfe eines europaweiten Vergabeverfahrens den Bedarf an Liefer- oder Dienstleistungen abdecken.

2. Öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nr. 2 GWB

Neben den klassischen öffentlichen Auftraggebern finden sich im Bereich der Fahrzeugbeschaffung zahlreiche sog. funktionale öffentliche Auftraggeber, die in privater Rechtsform öffentliche Aufgaben erledigen.

3. Sektorenauftraggeber gem. § 100 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 GWB

Sektorenauftraggeber sind ausweislich der Anordnung in § 100 Abs. 1 Nr. 1 GWB öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nrn. 1 bis 3 GWB, die eine Sektorentätigkeit gem. § 102 GWB ausüben. Hinzu kommen nach § 100 Abs. 1 Nr. 2 GWB natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts, die eine Sektorentätigkeit gem. § 102 GWB ausüben, wenn diese Tätigkeit auf der Grundlage von besonderen oder ausschließlichen Rechten ausgeübt wird, die von einer zuständigen Behörde gewährt wurden, oder öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nrn. 1 bis 3 GWB auf diese Personen einzeln oder gemeinsam einen beherrschenden Einfluss ausüben können. Verklammerndes Element der beiden Tatbestandsalternativen des § 100 Abs. 1 GWB ist die Ausübung einer Sektorentätigkeit im Sinne des § 102 GWB. Als Sektorentätigkeiten im Bereich Verkehrsleistungen versteht § 102 Abs. 4 GWB die Bereitstellung oder das Betreiben von Netzen zur Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen per Eisenbahn, automatischen Systemen, Straßenbahn, Trolleybus, Bus oder Seilbahn; ein Netz gilt als vorhanden, wenn die Verkehrsleistung gemäß den von einer zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen erbracht wird; dazu gehören die Festlegung der Strecken, die Transportkapazitäten und die Fahrpläne. Die bloße Organisation von Verkehrsleistungen verleiht einer Beschaffungseinrichtung nicht die Eigenschaft eines Sektorenauftraggebers nach § 100 Abs. 1 GWB i.V.m. § 102 Abs. 4 GWB. Unberührt hiervon bleibt die mögliche Einordnung als öffentlicher Auftraggeber gem. § 99 Nrn. 1 bis 3 GWB.

IV. Erfüllung von Beschaffungsquoten

Das Herzstück der Richtlinie 2009/33/EG-Neu bildet die dort statuierte Verpflichtung der Mitgliedsstaaten zur Erfüllung fixer Beschaffungsquoten. Die Mitgliedsstaaten müssen hierzu sicherstellen, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu angesprochenen Ausschreibungsinitiativen der zur Beachtung von Vergaberecht verpflichteten Beschaffungsstellen die maßgeblichen Beschaffungsquoten für saubere leichte Nutzfahrzeuge und saubere schwere Nutzfahrzeuge erfüllen. Für die Ermittlung der im Einzelfall maßgeblichen Beschaffungsquote ist unter zeitlichen Gesichtspunkten die jeweils gültige Referenzperiode heranzuziehen. Als Referenzperiode 1 bestimmt die Richtlinie 2009/33/EG-Neu den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie bis zum 31.12.2025. Die Referenzperiode 2 umfasst den Zeitraum 01.01.2026 bis zum 31.12.2030. Wenn für den Zeitraum nach der Referenzperiode 2 keine neuen Ziele festgelegt werden, gelten die für die zweite Referenzperiode festgelegten Ziele weiterhin und werden für aufeinander folgende Fünfjahreszeiträume berechnet.

²² Gabriell/Krohn/Neun, Handbuch Vergaberecht, Kapitel 1, § 3 Auftraggeber Rdnr. 9.

Für die Bundesrepublik Deutschland sieht die Richtlinie 2009/33/EG-Neu die folgenden Beschaffungsquoten vor:

	Referenzperiode 1	Referenzperiode 2
Saubere leichte Nutzfahrzeuge	38,5 %	38,5 %
Saubere schwere Nutzfahrzeuge	45 %	65 %
Lkw (Fahrzeugklasse N ₂ und N ₃)/ Busse (Fahrzeugklasse M ₃) ²³	10 %	15 %

Die Bundesrepublik Deutschland kann höhere nationale Ziele oder strengere Anforderungen anwenden oder ihren öffentlichen Auftraggebern oder Auftraggebern gestatten, solche höheren Ziele bzw. strengeren Anforderungen anzuwenden (vgl. Artikel 7 Abs. 7 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu).

Bei den Beschaffungsquoten (pro Referenzperiode) handelt es sich um den Mindestanteil an Bestellungen, der sich nach folgender Formel berechnet:

Bestellung sauberer Straßenfahrzeuge / Gesamtzahl der Bestellungen von Straßenfahrzeugen i.S. des Artikel 3 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu

Den in Artikel 3 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu ausgesprochenen zeitlichen Anwendungsbereich nimmt Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu in der Weise in Bezug, dass als relevanter Zeitpunkt für die Berechnung der Beschaffungsquote das Datum gilt, an dem die konkrete Auftragsvergabe durch Zuschlagserteilung abgeschlossen wird. Dieser zeitliche Faktor ist insbesondere bei Flottenbeschaffungen mittels Rahmenvereinbarungen von hervorgehobener Relevanz. Derartige Beschaffungsmassnahmen nehmen nicht an der Berechnung von Beschaffungsquoten für die Referenzperiode 1 teil, wenn die eigentlichen Bestellungen selbst nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie 2009/33/EG-Neu ausgelöst werden. An dieser Stelle kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass der deutsche Gesetzgeber insoweit inhaltliche Schärfungen vornimmt. Bei einem geschickten Ausschreibungsdesign können Vergabestellen die Vorgaben der Richtlinie 2009/33/EG-Neu gezielt unterlaufen.

V. Berichterstattungspflichten

Da der europäische Gesetzgeber mit der Richtlinie 2009/33/EG-Neu in einem milliarden schweren Beschaffungsmarkt technisches und wirtschaftliches Neuland betritt, ist er auf eine Rückkoppelung durch die Mitgliedsstaaten angewiesen. Die Mitgliedstaaten sind angehalten, die Europäische Kommission erstmalig 36 Monate nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/33/EG-Neu über die zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG-Neu durchgeführten Maßnahmen und über die Absichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf die künftige Durchführung einschließlich des Zeitplans und einer möglichen Lastenverteilung zwischen den verschiedenen Zuständigkeitsstufen sowie einschließlich aller sonstigen Informationen zu unterrichten, die der jeweilige Mitgliedstaat als relevant erachtet (vgl. Artikel 10 Abs. 1 Richtlinie 2009/33/EG-Neu).

In der Folgezeit legen die Mitgliedstaaten gemäß der Anordnung in Artikel 10 Abs. 2 Richtlinie 2009/33/EG-Neu bis zum 18. April 2026 und danach alle drei Jahre der Europäischen Kommission weitere Berichte über die Umsetzung der Richt-

linie 2009/33/EG-Neu vor. Die entsprechenden Berichte werden den Berichten nach den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU beigelegt. Die Berichte müssen Informationen zu den zur Umsetzung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen, zu künftigen Umsetzungsmaßnahmen sowie jegliche sonstigen hilfreichen Informationen, die der Mitgliedstaat als relevant erachtet, enthalten. Die von den Mitgliedstaaten einzureichenden Berichte müssen ferner die Anzahl und die Klassen der Fahrzeuge auflisten, deren Beschaffung in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG-Neu fällt.

Um die Mitgliedstaaten bei ihren Berichtspflichten zu unterstützen, sammelt und veröffentlicht die Europäische Kommission die Anzahl und die Klassen der Fahrzeuge, die unter die in Artikel 3 Absatz 1 lit. a) und c) Richtlinie 2009/33/EG-Neu genannten Aufträge fallen, indem sie die einschlägigen Daten aus den Vergabebekanntmachungen, die gemäß den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU in der Datenbank Tenders Electronic Daily (TED) veröffentlicht werden, extrahiert (vgl. Artikel 10 Abs. 3 Richtlinie 2009/33/EG-Neu). Hierzu werden Spezifische Codes im Gemeinsamen Vokabular für öffentliche Aufträge werden die Registrierung und Überwachung im Rahmen der TED-Datenbank unterstützen.

VI. Überprüfung durch die Europäische Kommission

Bis zum 18. April 2027 und anschließend alle drei Jahre legt die Europäische Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie 2009/33/EG-Neu vor, in dem die Maßnahmen angegeben werden, die von den Mitgliedstaaten im Anschluss an die zuvor erwähnte Berichterstattung nach Artikel 10 Abs. 2 CPV ergriffen wurden (vgl. Artikel 10 Abs. 4 Richtlinie 2009/33/EG-Neu). Im Anschluss überprüft die Europäische Kommission die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG-Neu und legt gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag für ihre Änderung für die Zeit nach dem Jahr 2030 vor. Als gesetzgeberische Initiativen wird in diesem Zusammenhang unter anderem die Festlegung neuer Ziele und die Einbeziehung anderer Fahrzeugklassen wie zwei- und dreirädriger Fahrzeuge antizipiert (vgl. Artikel 10 Abs. 5 Richtlinie 2009/33/EG-Neu).

VII. Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG-Neu in deutsches Recht

Die Bundesrepublik Deutschland muss innerhalb von 24 Monaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft setzen, die erforderlich sind, um der Richtlinie 2009/33/EG-Neu im nationalen Recht die geforderte Geltung zu verschaffen.

C. Ausblick

Die nachhaltige Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen im Verkehrssektor ist eines der Kernanliegen der Europäischen Kommission. Es erscheint daher im Ausgangspunkt nur folgerichtig, durch die Vorgabe fester Beschaffungsquoten den Aufbau emissionsarmer Fahrzeugflotten zu unterstützen. Der dabei gewählte regulatorische Ansatz lässt allerdings den Umstand unberücksichtigt, dass sich die europäische Elektrobussenindustrie und Angebote für den Erwerb der benötigten Ladeinfrastruktur nach den Beobachtungen des Verfassers gegenwärtig noch in einer Pionierphase befinden. Diese Feststellung ist deshalb von nicht zu unterschätzender Bedeutung, weil ein mit der Richtlinie 2009/33/EG-Neu ausgelöster massiver Nachfrageschub der öffentlichen Hand und ihrer Unternehmen kaum durch den bislang überschaubaren Kreis an Anbietern befriedigt werden dürfte. Es ist daher zu befürchten, dass die Europäische Kommission mit der überarbeiteten Richtlinie 2009/33/EG-Neu ihre Regulierungsziele erneut verfehlt. Angeboten hätten sich in diesem Spannungsfeld ein staatlich gelenktes System, dass den freiwilligen Erwerb emissionsarmer Fahrzeuge – z.B. durch Steuererleichterungen oder den Ausbau von Fördermitteln – finanziell unterstützt und damit einen Nachfrageschub auslöst.

²³ »Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse muss durch die Beschaffung von emissionsfreien Bussen im Sinne von Artikel 4 Nr. 5 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu erfüllt werden. Diese Anforderung wird für die erste Referenzperiode auf ein Viertel des Mindestziels gesenkt, wenn mehr als 80 % aller Busse, die unter die in Artikel 3 der Richtlinie 2009/33/EG-Neu genannten in diesem Zeitraum in einem Mitgliedstaat vergebenen Aufträge fallen, Doppeldeckerbusse sind.«