

„Clean-Vehicles-Richtlinie“

-

Anwendungsfragen & Umsetzungsstrategien

von Dr. Markus Faber
Landkreistag NRW

Vortrag im Rahmen der BAG ÖPNV
8. / 9. Juli 2019, Lübeck

Clean Vehicles Directive der EU

- Clean Vehicles Directive der EU
- Änderung der RiL 2009/33/EG
- Europäischer Gesetzgebungsprozess am 13.06.19 beendet
- Sehr weitreichende Vorgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen der öffentlichen Hand in den Mitgliedsstaaten
- Insb. schwierig für ÖPNV in Randgebieten und im ländlichen Raum

Historie des Gesetzgebungsverfahrens

- Längerer Vorlauf des Gesetzgebungsverfahrens auf Europäischer Ebene
- Entwürfe seit dem Jahr 2017
 - Dort Vorgaben z.T. noch strikter
- Wurde aber längere Zeit nicht prioritär behandelt
- Mit Ratspräsidentschaft Rumäniens im ersten Halbjahr 2019 beschleunigt verfolgt
- Sog. „Trilogverfahren“ im Februar 2019
 - Einige Verbesserungen in Quoten und Verfahren
- Beschluss im Parlament am 18.04.19
- Beschluss im Rat am 13.06.19

Clean Vehicles Directive - Anwendungsbereich

- Richtlinie gilt gem. Art. 3 Abs. 1 für die Beschaffung im Wege von
 - a) Verträgen über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Ratenkauf, die durch öffentliche Auftraggeber od. Auftraggeber vergeben werden, soweit sie zur Anwendung der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU verpflichtet sind;
 - b) öffentlichen Dienstleistungsaufträgen i.S.d. VO 1370/2007 (...) über einen vom Mitgliedsstaat festzulegenden Schwellenwert hinaus, der den in Art. 5 Abs. 4 nicht übersteigt (1.000.000 Euro od. 300.000 KM Leistung) ;
 - c) Dienstleistungsaufträgen über Verkehrsdienste (...), soweit die öffentlichen Auftraggeber bzw. Auftraggeber zur Anwendung (...) nach den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU verpflichtet sind

Clean Vehicles Directive - Anwendungsbereich

- CVD gilt insgesamt für Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
- Also eigentlich für sämtliche Beschaffungen der öffentlichen Hand (Behörden, Bauhöfe etc.)
- Quotierung differenziert nach
 - leichten Nutzfahrzeugen
 - Schwerer Nutzfahrzeuge
 - Busse
 - Busse: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen (EG Fahrzeugklasse M3) – Ausnahme Reisebusse
- Im Weiteren: Hier im Vortrag nur für **Busse** und **ÖPNV !!!**

Clean Vehicles Directive der EU

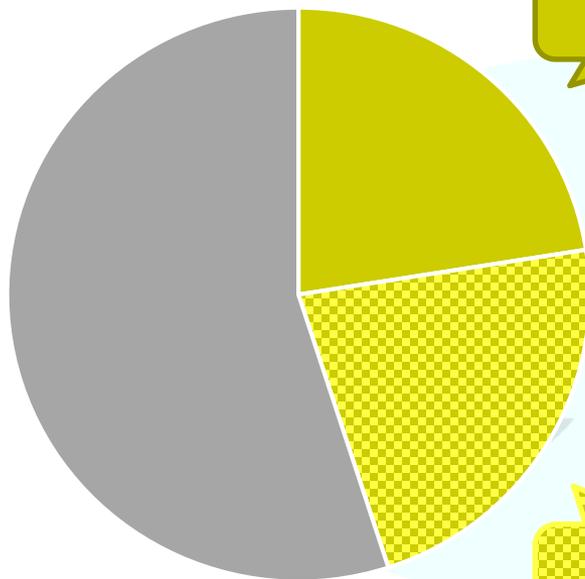
- Quoten für ÖPNV (länderspezifisch unterschiedlich)
- CVD gibt zeitliche Ziele vor
 - Ab den „Zielzeitpunkten“ müssen bei Beschaffungen Quoten eingehalten werden

Für Deutschland

- Bis Ende 2025
 - 45% saubere Fahrzeuge *in dieser Zahl*
 - 22,5 % emissionsfreie Fahrzeuge
- Bis Ende 2030
 - 65 % saubere Fahrzeuge *in dieser Zahl*
 - 32,5 % emissionsfreie Fahrzeuge

Clean Vehicles Directive der EU

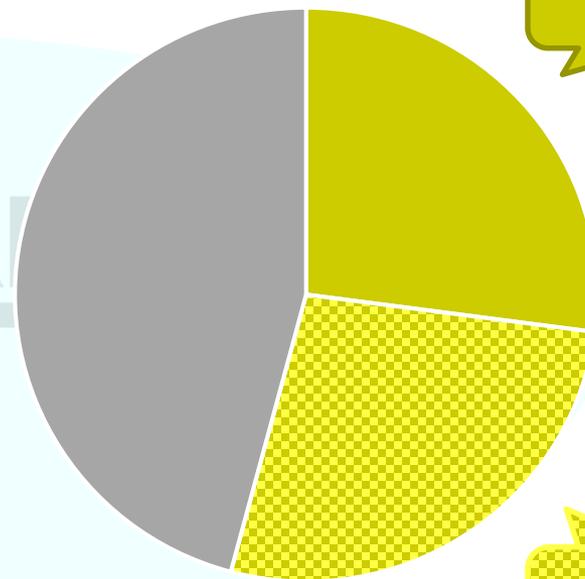
bis Ende 2025



insg. min. 45%
sauber

davon min.
22,5%
emissionsfrei

bis Ende 2030



insg. min. 65%
sauber

davon min.
32,5%
emissionsfrei

Clean Vehicles Directive der EU

- Definition „sauberer Fahrzeuge“
 - Verweis in Art. 4 Nr. 4 CVD auf Art. 2 Nr. 1 und 2 DAFI-Richtlinie (RiL 2014/94/EU),
 - Kraftstoffe (...), die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl (...) dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen (...) insb.
 - Elektrizität
 - Wasserstoff
 - Biokraftstoffe
 - synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe,
 - Erdgas einschl. Biomethan (CNG, LNG)
 - Flüssiggas (LPG)
 - Unterausnahme: Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit Risiko hoher Landnutzungsänderungen erzeugt wurden

Clean Vehicles Directive der EU

- Definition „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“
 - Verweis in Art. 4 Nr. 5 CVD
 - Ein sauberes Fahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/KWh [folgt Verweis aus Messmethode] oder 1 g CO₂/KM [folgt Verweis aus Messmethode] ausstößt
 - Fahrzeug mit batteriebetriebenen Elektromotor
 - Fahrzeug mit Brennstoffzellenantrieb
 - Evtl. synthetische Kraftstoffe, wenn CO₂-Quote eingehalten wird

praktisch bedeutsam:
Elektroantrieb &
Brennstoffzellenantrieb

Verpflichtete nach der Clean Vehicles Directive

- Nach unserer Auslegung sind zur Anwendung verpflichtet
 - Öffentliche Auftraggeber (Kommune, Kreis, Zweckverband, AöR)
 - Sektorenauftraggeber (konzessionierte Verkehrsunternehmen)
 - Zumindest bei der Beschaffung von Bussen ab Zielzeitpunkt
 - Im Rahmen der Vergabe eines öDLA
 - Wohl bei jeder Vergabe eines öDLA ab dem Zielzeitpunkt
 - Hier dürfte es dann nicht mehr nur auf Zeitpunkt Fahrzeugbeschaffung ankommen (aber str.)
 - Einordnung Subunternehmer noch schwierig (aber wohl eher +)

Clean Vehicles Directive der EU

- Erste Bewertung
 - Kommunale Spitzenverbände insgesamt kritisch
 - Vor allem Kritik an starren Quoten und Antriebsvorgaben
 - Keine Technologieneutralität
 - Schwierig, insb. in weniger verdichteten Räumen
 - Weitere Reiseweiten
 - Weniger Vorteile, da geringere Haltestellendichte/weniger „Start-Stopp-Verkehr“
 - Aufbau Lade-/Tankinfrastruktur wird dort schwieriger werden

Clean Vehicles Directive der EU - Verbandspolitik

- Position der Verbände
 - Deutliche Kritik kommunale Spitzenverbände
 - Deutliche Kritik VDV
- Intensive Befassung in Gremien der Spitzenverbände
- Zuletzt (exemplarisch):
 - Schreiben KSV + VDV auf Bundesebene an deutsche MdEPs
 - Schreiben LKT NRW an Verkehrsministerium NRW
- Aber Umweltschutz im Moment „Masterthema“
- Hier schwierig Abwägungen unterzubringen

FUNDAMENTALKRITIK

Hier wird der ÖPNV als Teil des Problems gesehen – nicht als Teil der Lösung

Clean Vehicles Directive der EU

Umsetzung in nationales Recht

Clean Vehicles Directive der EU

- Umsetzung in nationales Recht
- Theoretisch würden Quoten nur für Mitgliedsstaat insgesamt gelten
 - Differenzierte Unterquoten in DEU wären denkbar
 - Aber nicht einfach umzusetzen
- Zudem offen: Was wäre Abgrenzungskriterium?
 - Kreis/kreisfreie Stadt ?
 - Stadt-/Regionalverkehr ?
 - Größenklassen von Kommunen ?

Clean Vehicles Directive der EU

- Weg einer legislativen Umsetzung
 - Über das GWB-Vergaberecht ?
 - Über das PBefG ?
 - Wird u.K. nach auch in Bundesministerien eher kritisch gesehen
- Weg einer nicht-legislativen Umsetzung
 - Umsetzung durch (gezielte) Fördermaßnahmen
 - Umsetzung unter Berücksichtigung freiwilliger Flottenumstellungen (E-Busstrategien, z.B. Hamburg u. Wiesbaden)
 - Aber Erfolg bundesweit ggf. schwierig zu überprüfen

allerdings offen,
ob das ausreicht

Clean Vehicles Directive – Erwartungen des LKT NRW zur Umsetzung

- Möglichst Vorrang der Erfüllung der Vorgaben durch finanzielle und verkehrspolitische Maßnahmen
 - Förderungen für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge
- Differenzierung nach verkehrlichen und umweltbezogenen Kriterien
 - Vorrangige Umsetzung in von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen/Regionen,
 - Sekundär in solchen Gebietskulissen, in denen die Technologien ihre Umweltvorteile am besten ausspielen können
- Ausfüllung möglicher verbleibender Spielräume
- Keine weitergehenden Vorgaben von Bund oder Länder
- Ausgleichsleistungen von Seiten des Bundes und der Länder

Clean Vehicles Directive der EU

Umsetzungsstrategien vor Ort

Clean Vehicles Directive – Umsetzungsstrategien vor Ort

- Im Moment noch unklar, ob es eine Quotenvorgabe geben wird
 - und wenn ja, wie diese heruntergebrochen wird
- In Abhängigkeit davon Entscheidung, ob und welche Umsetzungsbedarfe vor Ort
- Offen ist, ob sich Aufgabenträger überhaupt festlegen müssen/sollen
- Evtl. Vorüberlegungen, welche Technologien vor Ort sinnvoll sein können – und wenn auf welchen Linien
- Offen ist außerdem, wie sich Markt entwickelt, insb.
 - für E-Busse
 - für Brennstoffzellenfahrzeuge

Clean Vehicles Directive – Umsetzungsstrategien vor Ort

- Zum Teil Überlegungen, zeitlichen Anwendungsbereich „zu nutzen“
- Nach Art. 5 Abs. 2 der CVD ist (für zeitliche Abgrenzung) Datum maßgeblich, an dem Vergabeverfahren durch Vergabe des Auftrags abgeschlossen ist
 - Evtl. Vergaben vor den 31.12.2025 vorziehen ?
 - Möglich, da Datum der Vergabe des jeweiligen Auftrags zählt, nicht das der tatsächlichen Übereignung des Fahrzeuges
 - Was ist mit Verträgen für zukünftige Beschaffungen, gestaffelte Beschaffungsverträgen oder Rahmenverträgen ?
 - Evtl. hier Grenze des „effet utile“

Clean Vehicles Directive – Umsetzungsstrategien vor Ort

- Bei Wahl Antriebstechnologien wird es u.E. Hilfestellungen durch Bund, Länder od. Zweckverbände geben müssen
 - Wir werden als LKT NRW voraussichtlich auch Veranstaltungen mit Experten arrangieren
- Besondere Herausforderung ist auch, dass Infrastruktur für Ladung/Betankung vorgehalten werden muss
 - Offen, inwieweit hier Aufgabenträger einsteigen sollen/müssen
- Steuerung durch Nahverkehrspläne u.E. grundsätzlich möglich
 - Bezüglich Vorgaben Antriebsart
 - Offen aber bezüglich Standorte Infrastruktur Ladung/Betankung

Clean Vehicles Directive – Umsetzungsstrategien vor Ort

- Folgefragen vor Ort
 - Was tun, bei eigenwirtschaftlichen Unternehmen ?
 - Kann/soll hier Aufgabenträger Infrastruktur für Ladung/Betankung selbst vorhalten
 - Wie verhält sich das zur VO 1370/2007
 - Kann/soll Aufgabenträger Unternehmen zur Vorhaltung von Infrastruktur für Ladung/Betankung verpflichten
 - Besteht Möglichkeit für Aufgabenträger, Pflicht zur Öffnung von Infrastrukturen für Ladung/Betankung für andere Verkehrsunternehmen vorzugeben ?
 - Wohl nur mittelbar

Clean Vehicles Directive der EU



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !