
Clean Vehicles Directive (CVD)

Thega-Forum 2021

Erfurt, 23.11.2021
Minh-Thuy Truong, VDV e.V.
Fachbereichsleiter,
Kraftfahrwesen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Der VDV vertritt als Branchenverband die Interessen von rund 600 Mitgliedsunternehmen

- **des öffentlichen Personenverkehrs** und
- **des Schienengüterverkehrs** in Deutschland.

Der Zweck des VDV ist die Förderung der Weiterentwicklung des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit den Zielen

- **der verbesserten Kundenorientierung,**
- **Wirtschaftlichkeit** und
- **Nachhaltigkeit** sowie
- **der Ausweitung dieser Verkehre.**

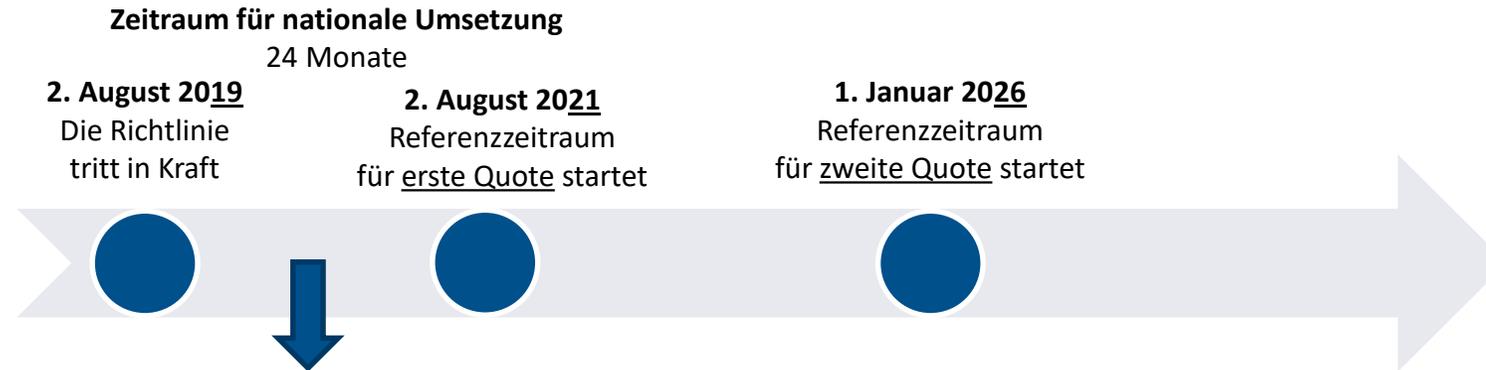
Clean Vehicles-Richtlinie

Zielsetzung

„Artikel 1

Gegenstand und Ziele

Gemäß dieser Richtlinie haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber dazu verpflichtet sind, beim Kauf bestimmter Straßenfahrzeuge die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und bestimmter Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer, zu berücksichtigen, um den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern und zu beleben und den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Europäischen Union zu verbessern.“



VDV Position: 1:1 Umsetzung der CVD mit einer flexiblen nationalen Quote

- Mehrfache Vorgespräche mit dem federführenden Ministerium BMVI
- Austausch Runder Tisch am 29.10.2020
- Veröffentlichung vom Referentenentwurf Anfang Dezember 2020
- Austausch mit den Ländern und Verbänden (BDO)
- Stellungnahme zum Referentenentwurf im Dezember 2020
- Kabinettsvorlage Gesetzesentwurf im Februar 2021
- Austausch mit den Ländern und Verbänden (BDO) zur Kabinettsvorlage
- Beachtung der VDV Forderungen im Bundestagsbeschluss am 06.05.2021
- Der Bundesrat hat das Gesetz am 28.05.2021 gebilligt

Clean Vehicles-Richtlinie

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Eckpunkte zum Gesetz

- Nationale Umsetzung der CVD genannt Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) beschlossen
- Im Grunde eine 1:1 Umsetzung der CVD
- Nationale Einhaltung von Mindestzielen über eine Branchenvereinbarung mit dem jeweiligen Branchenverband möglich
- Zuständigkeiten sind konkretisiert – Bund und Länder müssen für Ihren Zuständigkeitsbereich die Erfüllung sicherstellen
- Anwendungsbereich auf öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber beschränkt worden
- Synthetische Kraftstoffe nach DIN EN 15940 explizit erwähnt zur Erfüllung der CVD
- Überlandbusse aus dem Anwendungsbereich entnommen

Wie ist der Geltungsbereich definiert?

- Verträge über den Kauf, das Leasing oder die Anmietung von Straßenfahrzeugen, sofern ein Vergabeverfahren nach der Vergabeverordnung oder Sektorenverordnung durchgeführt werden muss. Straßenfahrzeuge sind Pkw, Transporter und Busse -> Ausgenommen sind Überland-und Reisebusse

- Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße) hiervon ausgenommen sind Aufträge,
 - a) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 100 0000 Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 300 000 Kilometer nicht übersteigt oder
 - b) deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 200 0000 Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 600 000 Kilometer nicht übersteigt,sofern es sich bei ihnen um die öffentlichen Dienstleistungsaufträge an Auftragnehmer handelt vergeben werden, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben.

- Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste die unter folgende CPV-Referenznummer fallen:
 - 60112000-6 Öffentlicher Verkehr (Straße)
 - 60130000-8 Personenbeförderung (Straße)
 - 60140000-1 Bedarfspersonenbeförderung

SaubFahrzeugBeschG

Wie sind Geltungsbereich – Stichtage – Rahmenverträge zu bewerten?

- Ausschreibungsveröffentlichungen vor dem 02.08.2021 gehören nicht zum Anwendungsbereich
- Für die Berechnung der Mindestziele gilt das Datum der Zuschlagserteilung
- Abrufe aus laufenden Rahmenverträgen, ausgeschrieben vor dem Stichtag, gehören nicht zum Anwendungsbereich
- Die Erfüllung der Mindestziele kann innerhalb der vorgegebenen Zeiträume von 2021 bis 2025 sowie von 2026 bis 2030 zeitlich flexibel gestaltet werden. Dies gilt für die Beschaffung, Kauf, Leasing und auch für Dienstleistungsaufträge.

Weitere Infos

- Leitlinien der Europäischen Kommission zur Anwendung der Richtlinie 2019/1106 (CVD), die unter folgendem Link verfügbar sind:
[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC1022\(01\)&from=DE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC1022(01)&from=DE)
- VDV Rundschreiben ([siehe Mitgliederbereich](#))

Welche Fahrzeugklassen fallen in die CVD?



*Doppeldeckerbus nicht von CVD betroffen | Ferner werden Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im SaubFahrzeugBeschG (Entwurf) ausgenommen.

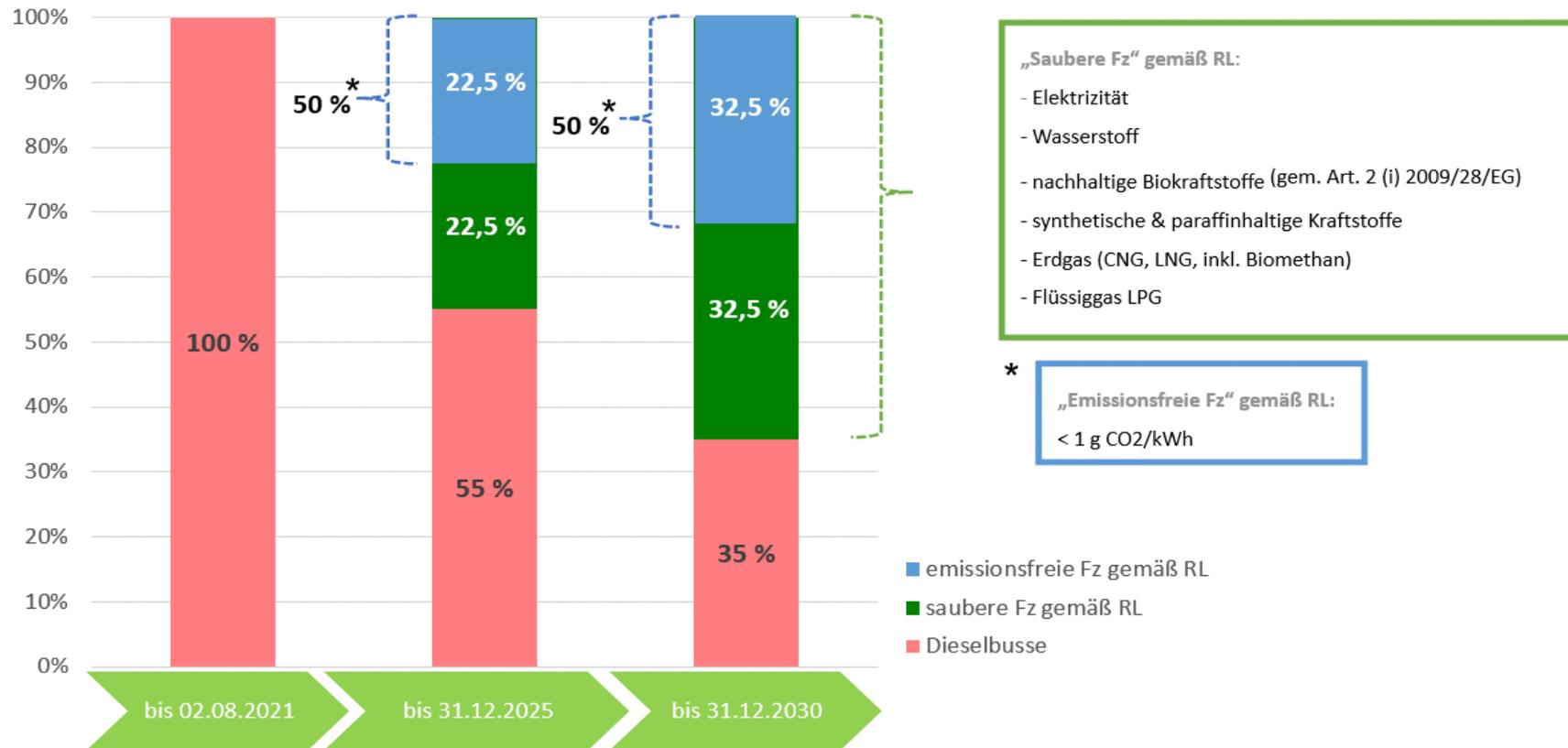
Hinweis: Ein Fahrzeug kann zu mehr als einer Klasse gehören. In diesem Fall kann es für jede Klasse, der es entspricht, genehmigt werden.

Quelle: Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (fahma), Torsten Schmidt, Stand: Juni 2021

SaubFahrzeugBeschG

Welche Mindestziele müssen erreicht werden und welche Kraftstoffe sind erlaubt?

Definition eines sauberen Fahrzeuges, basierend auf alternativen Antriebstechnologien nach Richtlinie 2014/94/EU



*am Auspuff nachgemessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009

SaubFahrzeugBeschG

Gilt auch für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit anderer Definition

4. "sauberes leichtes Nutzfahrzeug" ein Fahrzeug der Klasse M1, M2 oder N1 einschließlich Personenkraftwagen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Unterbuchstabe i und ii, Buchstabe b Unterbuchstabe i der Verordnung (EU) 2018/858, dessen **Auspuffemissionen** den in der Tabelle der Anlage 1 angegebenen Wert in CO₂ g/km nicht übersteigen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in der Tabelle der Anlage 1 festgelegten Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen;

(1) Bei der Beschaffung sauberer leichter Nutzfahrzeuge gelten für den Referenzzeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 sowie vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 die in der Anlage 1 jeweils genannten Emissionsgrenzwerte. Für den Anteil dieser Fahrzeuge an der Gesamtzahl der beschafften leichten Nutzfahrzeuge gilt in beiden Referenzzeiträumen jeweils ein Mindestziel von **38,5 Prozent**. Die weitergehenden Verpflichtungen für die Bundesverwaltung bleiben davon unberührt.

Fahrzeugklassen	2. August 2021 bis 31. Dezember 2025		1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030	
	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb ¹ als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte ²	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb ¹ als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte ²
M ₁	50	80 %	0	k. A.
M ₂	50	80 %	0	k. A.
N ₁	50	80 %	0	k. A.

- Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber haben bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen die festgelegten Mindestziele insgesamt einzuhalten.
- Die Länder haben die Einhaltung der Mindestziele zu überwachen und können für ihren Zuständigkeitsbereich zulassen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber dies nicht einhalten müssen, soweit die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber innerhalb des Landes übererfüllt werden.
- Weiterhin können die Länder untereinander für ihren Zuständigkeitsbereich ein gemeinsames Mindestziel bilden.
- Zur Einhaltung der Mindestziele, auch Landesübergreifend, können die Länder Vereinbarungen mit dem Branchenverband abschließen.

SaubFahrzeugBeschG

Dokumentationspflicht

- Die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber haben bis zum Ablauf des 24. Oktober 2023 zu den Beschaffungen in den Vergabebekanntmachungen im TED im Textfeld die Anzahl
 - aller Fahrzeuge,
 - aller sauberen Busse
 - aller emissionsfreien Busseanzugeben.
- Ab dem 25. Oktober 2023 sollen die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber zu den Beschaffungen die folgenden Daten in der angedachten vorgesehenen Tabelle im TED eintragen.

In der 10. BImSchV ist die Nutzung von synthetische Kraftstoffe nach DIN EN 15940 nicht beinhaltet und damit das Inverkehrbringen (Überlassen an andere) nur als Ausnahme erlaubt.

Die neue Handlungsempfehlung des BMU ist in den FAQ des BMVI zum SaubFahrzeugBeschG beschrieben:

- „In § 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG ist auch synthetischer Kraftstoff nach DIN EN 15940, Ausgabe Oktober 2019, als weitere Erfüllungsoption zugelassen, soweit er die weiteren Voraussetzungen des SaubFahrzeugBeschG erfüllt. Das Inverkehrbringen von paraffinischem Dieselkraftstoff als Reinkraftstoff ist nach der 10. BImSchV grundsätzlich nicht zugelassen. Um der Option der **Nutzung paraffinischer Dieselkraftstoffe** als Reinkraftstoffe **im Rahmen des SaubFahrzeugBeschG** Rechnung zu tragen, können die vom Gesetz verpflichteten Auftraggeber diesen Kraftstoff aus Sicht der Bundesregierung in entsprechender Anwendung von § 16 Absatz 2 der 10. BImSchV **ohne gesonderte Ausnahmewilligung betriebsintern verwenden**. Auf einen Forschungs- und Erprobungszweck kommt es im Zusammenhang mit dem SaubFahrzeugBeschG nicht an. Für den Vollzug des Immissionsschutzrechts sind die Länder zuständig.“

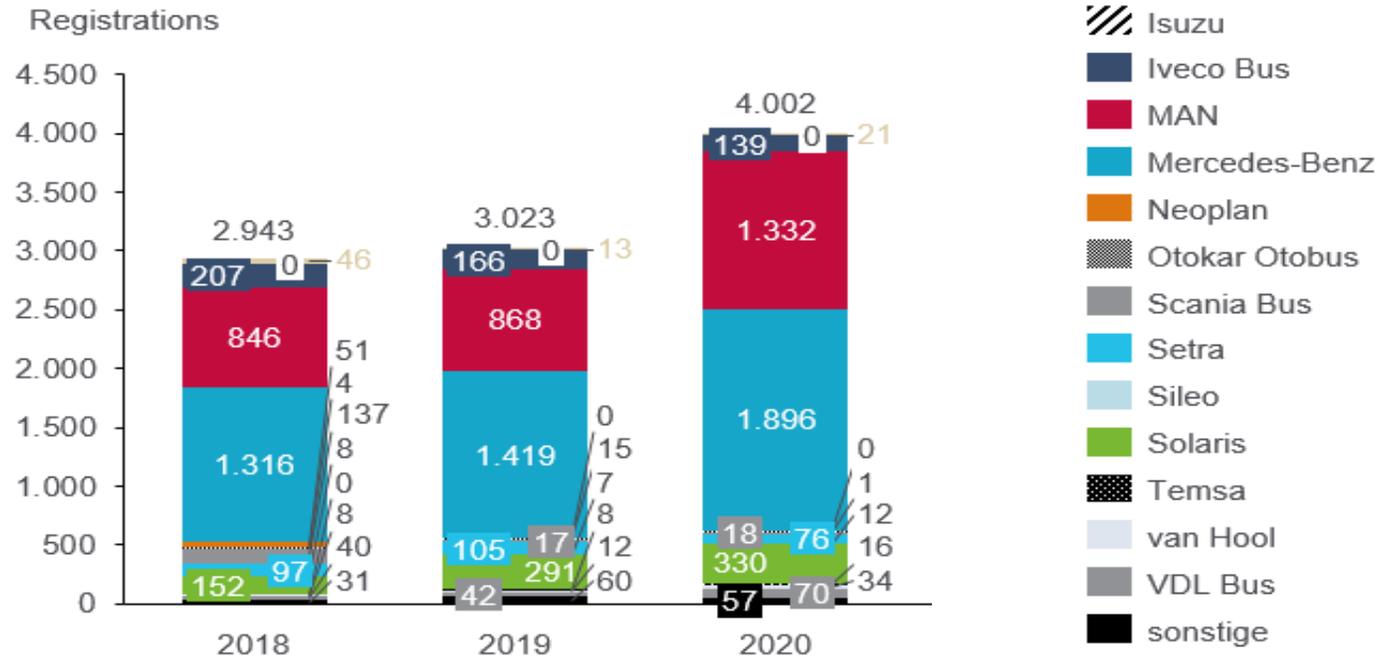
nächste Schritte vom VDV...

- Der VDV hat den Ländern ein Konzept vorgelegt um eine Branchenvereinbarung zu ermöglichen und eine kostspielige Übererfüllung zu vermeiden.
- Die Länder haben hierzu einen Austausch im Dezember 2021 / Januar 2022 angekündigt

Praktische Umsetzbarkeit der SaubFahrzeugBeschG

Jährliche Beschaffungszahlen im Stadtbusbereich

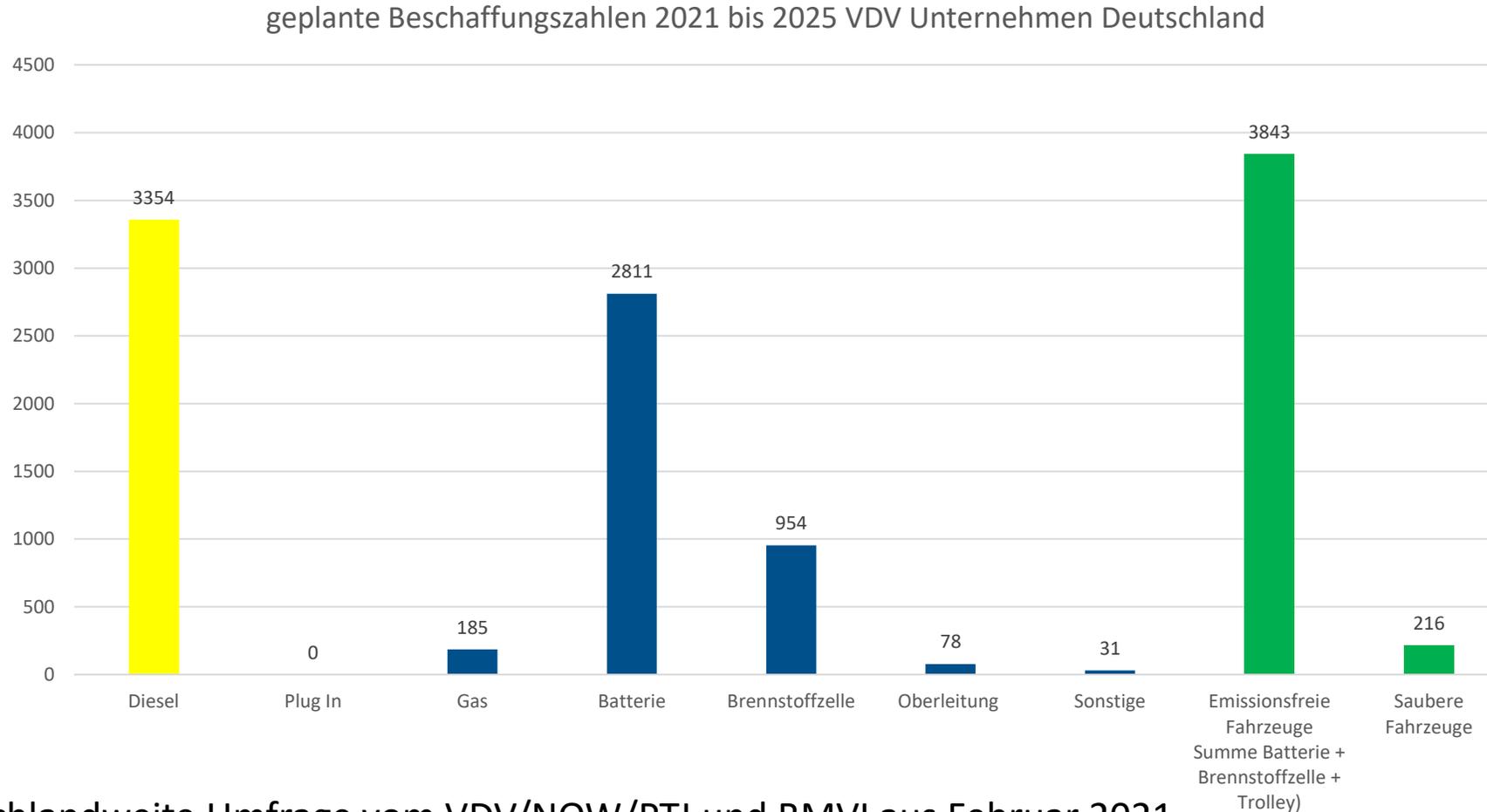
City Segment (Class 1)



Quelle: Stadtbus Anmeldungen auf Grundlage der KBA Zahlen aufgearbeitet durch die Management Services Helwig Schmitt GmbH bereitgestellt über Volvo Deutschland

Praktische Umsetzbarkeit der SaubFahrzeugBeschG

Abfrage zu Beschaffungsvorhaben von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen



- Die deutschlandweite Umfrage vom VDV/NOW/PTJ und BMVI aus Februar 2021
- ca. 100 Rückmeldungen mit einer Flottengröße von mehr als 10.000 Bussen
- 52% emissionsfrei geplant

Praktische Umsetzbarkeit der SaubFahrzeugBeschG

Einschätzung vom VDV

- Das Mindestziel für emissionsfreie Fahrzeuge für den ersten Referenzzeitraum bis 2025 kann durch eine freiwillige Erfüllung und damit Branchenlösung erreicht werden.
- Der VDV schätzt dass die Beschaffungszahlen in den nächsten Jahren auf dem Niveau von 2018/2019 liegen und damit 3000 Stadtbusse pro Jahr betragen werden
- Damit müssten mind. (45%) 1350 saubere und davon 675 emissionsfreie Busse pro Jahr ausgeschrieben werden
- Die Rückantwort aus der Abfrage zeigt, dass eine jährliche Beschaffungswilligkeit von über 700 emissionsfreien Bussen pro Jahr vorliegt.
- Voraussetzung ist die angekündigte Förderung des Bundes mit einem Fördervolumen von aktuell 1,75 Milliarden €.
- Der VDV schätzt das die Bemessungszahl niedriger ausfallen wird.

- 80% auf Mehrinvestitionen Fahrzeuge zum Referenzfahrzeug Dieselbus für Batteriebus, Trolley, Brennstoffzelle und Brennstoffzelle Rangeextender
- 40% auf Mehrinvestitionen Fahrzeuge zum Referenzfahrzeug Dieselbus für Gasbusse (bilanziell 100% Biomethan)
- 40% auf Infrastruktur
 - Kumulierung bei gleichem Fördergegenstand bis zur Beihilfehöchstgrenze möglich
- Förderhöhe bis 2024 insgesamt 1,25 Mrd. EUR für die technologieoffene Förderung zur Verfügung, ergänzt um zusätzliche Mittel für 2025.
- **Weiter Aufrufe für 2022 und 2023 sind geplant**

- Der erste Förderaufruf wurde mit einer Beantragung von ca.5000 emissionsfreien Bussen überzeichnet!
- Der Projektträger und das BMVI stimmen sich nun über das weitere Vorgehen ab.

Erkenntnis:

- Die Branche ist gut vorbereitet!
- Die Ziele der CVD können in der ersten Periode erreicht werden!

Verfügbare Technologien zur Umsetzung der SaubFahrzeugBeschG

„Emissionsfrei“ nach CVD

	Prinzip	Foto	Reife
Strom	BEV		 Vestische Straßenbahnen GmbH Serie
	Obus		 Stadtwerke Solingen GmbH Serie
	BZ-REX		 Hamburger Hochbahn AG Erprobung/ Entwicklung
Wasserstoff	BZ		 SSB (Klein)Serie
	H ₂ -Verbrenner		 Keyon 2019 Konzept

„Saubere“ nach CVD

CNG Bus



Quelle: VWG

Synthetische Kraftstoffe
nach DIN EN 15940



Quelle: Shell



C.A.R.E. Diesel®

Quelle: Toolfuel

Plug-In Hybrid



Quelle: Volvo

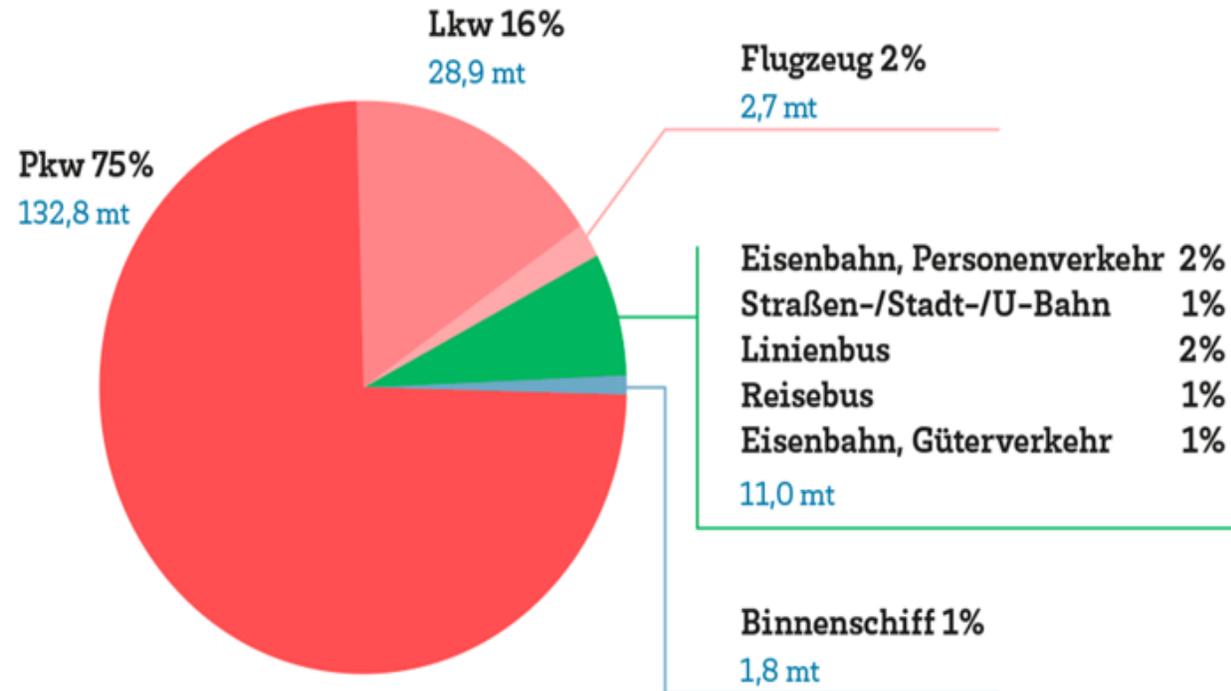
Quelle: Emissionsfreie Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbusse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive (Sphera / VDV)

Nutzen der CVD?

Mobilitätswende ist der Fokus

Treibhausgasemissionen in Deutschland 2014

Personen- und Güterverkehr
nach Verkehrsträgern



Quelle: Treibhausgasemissionen Deutschland Verkehr VDV Darstellung

ÖPNV steht für nachhaltige Mobilität

Minh-Thuy Truong
Fachbereichsleiter
E truong@vdv.de | T +49 030 399932 - 26
