Bundesanzeiger
Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
www.bundesanzeiger.de

Bekanntmachung
Veröffentlicht am Freitag, 30. Dezember 2022
BAnz AT 30.12.2022 B9

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in der Bundesverwaltung (AVV Saubere Fahrzeuge)

Vom 21. Dezember 2022

Nach Artikel 86 Satz 1 des Grundgesetzes erlässt die Bundesregierung folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift:

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verwaltungsvorschrift gilt im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes. Bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 durch Kauf, Leasing oder Anmietung und von Dienstleistungen, für die Straßenfahrzeuge der genannten Klassen eingesetzt werden, gelten die Mindestziele für saubere und emissionsfreie Straßenfahrzeuge einschließlich der besonderen Anforderungen an diese Fahrzeuge nach Anlage 1 zu dieser Verwaltungsvorschrift. Die Umsetzung der Mindestziele erfolgt auf der Grundlage der Ermittlung von Jahresbedarfen und Bedarfsprognosen.

(2) Diese Verwaltungsvorschrift ist von den Behörden des Bundes anzuwenden. Bundesunmittelbare juristische Personen des öffentlichen Rechts, die öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 99 Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen oder Sektorenauftraggeber im Sinne des § 100 Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen sind, sind den Behörden des Bundes gleichgestellt.

(3) Kann bei der Beschaffung von Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen die betreffende Dienstleistung neben den im Folgenden aufgeführten Codes des gemeinsamen Vokabulars (CPV) für Dienstleistungen auch weiteren Codes zugeordnet werden, so sind die in nachstehender Tabelle aufgeführten Codes zugrunde zu legen, wenn für die Erbringung dieser Dienstleistungen der Einsatz von Straßenfahrzeugen gefordert wird, die zu den in Absatz 1 aufgeführten Fahrzeugklassen gehören und Verkehrsdienste gemäß der nachstehenden Tabelle den Hauptgegenstand des Dienstleistungsvertrags bilden.

Zu verwendende Codes des gemeinsamen Vokabulars (CPV) für Dienstleistungen

CPV-Referenznummer	Beschreibung
60112000-6	Öffentlicher Verkehr (Straße)
60130000-8	Personensonderbeförderung (Straße)
60140000-1	Bedarfspersonenbeförderung
90511000-2	Abholung von Siedlungsabfällen
60160000-7	Postbeförderung auf der Straße
60161000-4	Paketbeförderung
6412111100-1	Postzustellung
64121200-2	Paketzustellung

(4) Über den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes hinaus gelten die Mindestziele nach Anlage 1 auch für Beschaffungen nach Absatz 1 durch die in Absatz 2 genannten Stellen, deren geschätzter Auftragswert ohne Umsatzsteuer den jeweils maßgeblichen Schwellenwert nach § 106 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen unterschreitet. Dies gilt nicht für die Vergabe von Postdienstleistungen, die Vergabe von Liefer- und Dienstleistungsaufträgen für den Fahrzeugeinsatz im Nicht-EU-Ausland und die bundesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts nach Absatz 2 Satz 2, die nicht der Fachaufsicht unterliegen.

(5) Diese Vorschrift hat gegenüber der AVV Klima (BAnz AT 22.10.2021 B1) Vorrang, soweit der Anwendungsbereich nach Absatz 1, 2 und 4 eröffnet ist.

Die PDF-Datei der amtlichen Veröffentlichung ist mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen. Siehe dazu Hinweis auf Infoseite.

§ 2

Sicherstellung der Einhaltung der Mindestziele, Zuständigkeiten

(1) Jede Behörde des Bundes hat sicherzustellen, dass bei ihrer Beschaffung von Straßenfahrzeugen die Mindestziele nach Anlage 1 jeweils in den Fällen des § 1 Absatz 1 und 4 gesondert erreicht werden. Sie hat ferner bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen sicherzustellen, dass die Mindestziele nach Anlage 1 jeweils in den Fällen des § 1 Absatz 1 und 4 von den Auftragnehmern eingehalten werden.

(2) Jede oberste Bundesbehörde stellt sicher, dass in ihrem Geschäftsbereich die in Anlage 1 jeweils in den Fällen des § 1 Absatz 1 und 4 genannten Mindestziele insgesamt eingehalten werden. Der Geschäftsbereich umfasst auch die bundesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts nach § 1 Absatz 1 Satz 2. Sind bundesunmittelbare juristische Personen des öffentlichen Rechts für mehrere oberste Bundesbehörden tätig, werden sie dem Geschäftsbereich der jeweils federführenden obersten Bundesbehörde zugerechnet.

(3) Die zentralen Beschaffungsstellen des Bundes im Sinne des § 120 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen und des § 16 der Unterschwellenvergabeordnung sind grundsätzlich zuständig für die Bereitstellung von Rahmenvereinbarungen für die Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen im Wege der zentralen Beschaffung durch Rahmenvereinbarungen oder dynamische Beschaffungssysteme. Die ressortübergreifend tätigen zentralen Beschaffungsstellen für Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen sind die Generalzolldirektion im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Finanzen und das Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern und für Heimat.

(4) Die Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung erhebt zentral Daten innerhalb der Bundesverwaltung und stellt diese dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr zur Weitergabe an die obersten Bundesbehörden zur Verfügung. Auf der Grundlage der bereitgestellten Daten überwachen die Geschäftsbereiche die Einhaltung der Mindestziele eigenständig.

(5) Die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung ist im Rahmen ihrer Aufgaben als zentrale Beratungs- und Informationsstelle zuständig für

1. die Beratung der zentralen Beschaffungsstellen des Bundes nach Absatz 3 bei der Ausgestaltung der Rahmenvereinbarungen und eines dynamischen Beschaffungssystems,
2. die Beratung der Behörden des Bundes bei Einzelbeschaffungen und
3. die Bereitstellung von Informationen über Rechtsvorschriften, Regelungen, Leitfäden und Beispielen aus Bund, Ländern und Kommunen zur nachhaltigen Beschaffung von sauberen Fahrzeugen über ein zentrales Internetportal.

§ 3

Bedarfsermittlung, Mindestziele der Geschäftsbereiche

(1) Auf der Grundlage einer Bedarfsermittlung nach § 6 der Bundeshaushaltsordnung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung haben die Behörden ihren Jahresbedarf an zu beschaffenden Fahrzeugen festzulegen. Der Jahresbedarf besteht aus der Gesamtanzahl aller in einem Haushaltsjahr zu beschaffenden Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen nach § 1 Absatz 1 und 3 und schließt den jährlichen Mindestanteil zu beschaffender sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge ein. Der jährliche Mindestanteil wird gemäß den Mindestzielen nach Anlage 1 jeweils bezogen auf die Gesamtanzahl in den jeweiligen Fahrzeugklassen berechnet und ist gesondert für Vergaben ober- und unterhalb der Schwellenwerte nach § 106 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen auszuweisen. Die zur Erreichung des jährlichen Mindestanteils notwendige Beschaffung sauberer und emissionsfreier Straßenfahrzeuge stellt dabei die einzige Beschaffungsalternative dar. Weitere Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen können erforderlich sein. § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes sowie § 45 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind zu beachten. Bei der Beschaffung von emissionsfreien Straßenfahrzeugen ist in der Planungsphase eine Prognose der verursachten Treibhausgasemissionen während des gesamten Lebenszyklus nicht erforderlich. Bei der Beschaffung von sauberen, nicht emissionsfreien Straßenfahrzeugen ist bei der Auswahl der Antriebstechnologie § 2 und § 4 Absatz 2 und 4 der AVV Klima entsprechend anzuwenden.

(2) Die Behörden des Bundes sollen zusätzlich zum Jahresbedarf eine Bedarfsprognose über einen Zeitraum von fünf Jahren erstellen. Diese dient der behördeninternen Planung. Die Bedarfsprognose besteht aus der Gesamtanzahl der in dem Prognosezeitraum nach § 1 Absatz 1 und 3 zu beschaffenden Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen und dem Mindestziel zu beschaffender sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge gemäß Anlage 1. Die Prognose soll zu Beginn des Prognosezeitraums erstellt und jährlich fortgeschrieben werden. Abweichend von Satz 1 beginnt der erste Prognosezeitraum mit dem Inkrafttreten dieser Verwaltungsvorschrift und endet am 31. Dezember 2025. Dabei sind bereits erfolgte Beschaffungen in dem Zeitraum zwischen dem 2. August 2021 und dem Inkrafttreten dieser Verwaltungsvorschrift im Nachhinein zu berücksichtigen. Dies gilt nur, wenn deren Auftragsbekanntmachung nach dem 2. August 2021 veröffentlicht wurde oder die zugrundeliegende Aufforderung zur Abgabe eines Angebots nach dem 2. August 2021 erfolgt ist. Die Bedarfsprognose für den im Jahr 2025 endenden Prognosezeitraum soll innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verwaltungsvorschrift erstellt werden.

(3) Wird der jährliche Mindestanteil sauberer Straßenfahrzeuge an den beschafften Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen in einem Kalenderjahr nicht erreicht, so muss die Differenz zwischen dem erreichtem und dem jährlichen Mindestanteil nach Absatz 1 in die darauffolgenden Jahre vorgetragen werden. Ein Vortrag darf nur innerhalb eines Prognosezeitraums erfolgen.

(4) Bei der Ermittlung des Jahresbedarfs, der Bedarfsprognose und der Beschaffung sind die Vorgaben des Maßnahmenprogramms Nachhaltigkeit – Weiterentwicklung 2021 „Nachhaltigkeit konkret im Verwaltungshandeln umsetzen“ der Bundesregierung vom 25. August 2021 und des Klimaschutz-Sofortprogramms 2022 vom 23. Juni 2021 und deren jeweils aktuelle Fortschreibungen ergänzend zu berücksichtigen, soweit diese nicht den Anforderungen dieser Verwaltungsvorschrift und dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge entgegenstehen. Die Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung erlässt hierzu jeweils nach Fortschreibung oder nach Beschluss eines neuen Programmes erläuternde Rundschreiben, in dem die gesetzlichen Zielsetzungen sowie die Selbstverpflichtungen dargestellt werden.

(5) Die Behörden des Bundes haben den nach Absatz 1 ermittelten Jahresbedarf ihres Geschäftsbereiches für das nächste und übernächste Jahr zu dokumentieren und jeweils auf Aufruf der Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung zu übermitteln. Der Aufruf erfolgt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Die Bedarfsmeldung nach Satz 1 muss auch Angaben zu den erreichten Mindestanteilen des Vorjahres beinhalten.

(6) Die Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung bereitet die von den Behörden des Bundes jährlich übermittelten Ist- und Planbeschaffungsdaten nach Geschäftsbereichen auf und stellt diese Daten dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr zur Weitergabe an die obersten Bundesbehörden und eigenen Koordinierung in den jeweiligen Geschäftsbereichen zur Verfügung. Der Anteil an Beschaffungen von für den Einsatz im Nicht-EU-Ausland vorgesehenen Straßenfahrzeugen der Bundesverwaltung wird dabei gesondert ausgewiesen. Die Aufbereitung der Ist- und Planbeschaffungsdaten der Geschäftsbereiche dient als Grundlage für eine Übertragung von Mindestzielen nach § 5 Absatz 1 und 2.

§ 4

Zentrale Beschaffung, Dokumentation

(1) Alle Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen gemäß § 1 Absatz 1 und 3 sind von den Behörden des Bundes regelmäßig durch Rahmenvereinbarungen zu beschaffen. Die Behörden des Bundes nutzen hierzu grundsätzlich die durch die ressortübergreifend tätigen zentralen Beschaffungsstellen zur Verfügung gestellten Rahmenvereinbarungen nach § 21 der Vergabeverordnung und § 15 der Unterschwellenvergabeverordnung oder dynamische Beschaffungssysteme nach den §§ 22 bis 24 der Vergabeverordnung und § 17 der Unterschwellenvergabeverordnung. Für die bundesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts nach § 1 Absatz 2 Satz 2 gelten die Verpflichtungen nach Satz 2 nur, soweit sie der Fachaufsicht unterliegen. Die Behörden des Bundes können bei Vorliegen besonderer Gründe Einzelbeschaffungen vornehmen. § 55 der Bundeshaushaltsordnung bleibt unberührt.

(2) Die Rahmenvereinbarungen und dynamischen Beschaffungssysteme sind ein wichtiges Instrument zur Erfüllung der Mindestziele. Die zentralen Beschaffungsstellen haben Rahmenvereinbarungen und dynamische Beschaffungssysteme in Umfang, Art und Inhalt dergestalt bereitzustellen, dass die Einhaltung der Mindestziele für alle relevanten Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen gemäß Anlage 1 sichergestellt werden kann. Dabei sind neben Dienstleistungsverträgen auch die Vertragsarten Kauf, Leasing und Miete zu berücksichtigen. Die Behörden des Bundes haben den zentralen Beschaffungsstellen hierfür regelmäßig ihre Fahrzeug- und Dienstleistungsbedarfe mitzuteilen. Die Rahmenvereinbarungen und dynamischen Beschaffungssysteme für Fahrzeuge sind so auszugestalten, dass die Behörden des Bundes alle benötigten Fahrzeugtypen und Klassen in der Grundausstattung dort abrufen können.

(3) Die von einer Behörde des Bundes beschafften sauberen oder emissionsfreien Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen sind auf das Mindestziel dieser Behörde und des jeweiligen Geschäftsbereichs anzurechnen, unabhängig davon ob sie im Wege der zentralen Beschaffung oder der Einzelbeschaffung erfolgt sind.

(4) Abweichend von § 1 Absatz 1 Satz 1 sind Ausnahmen vom sachlichen Anwendungsbereich nach § 4 Absatz 1 Nummer 5 bis 10 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes in den Vergabeunterlagen hinreichend zu dokumentieren. Ebenfalls zu dokumentieren ist die Auswahl der anzuwendenden Codes des gemeinsamen Vokabulars (CPV) bei der Beschaffung von Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen.

(5) Die Behörden des Bundes haben die Zahl und Art der von ihnen oberhalb der Schwellenwerte nach § 106 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen beschafften Straßenfahrzeuge oder Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen, die dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unterfallen, in den an das Amtsblatt der Europäischen Union zu übermittelnden Vergabebekanntmachungen gemäß dem Leitfaden des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz für Vergabestellen in der jeweils aktuellen Fassung mitzuteilen. Für die Auftrags- und Vergabebekanntmachungen über die Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen haben die Behörden des Bundes vorbehaltlich der haushalts- und vergaberechtlichen Anforderungen Angebote derjenigen Dienstleister zu verwenden, die den Leitfaden der Bundesregierung für externe Dienstleister und Fachverfahrenshersteller zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes umgesetzt haben. Abweichend hiervon können die Behörden des Bundes entsprechend dem Leitfaden die benötigten Informationen selbst kodieren und in das relevante Freitextfeld eingeben. Dieser Leitfaden und weitere Informationen zu den Dienstleistern, die den Leitfaden umgesetzt haben, werden auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr veröffentlicht.

§ 5

Übertragung von Mindestzielen

(1) Die Mindestziele eines Geschäftsbereichs bei der Beschaffung von Fahrzeugen nach § 1 Absatz 1 können anteilig auf einen oder mehrere andere Geschäftsbereiche übertragen werden, wenn ein Geschäftsbereich über weniger Einsatzmöglichkeiten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne von Absatz 3 verfügt, als in den Mindestzielen vorgegeben ist, und die Mindestziele insgesamt durch die beteiligten Geschäftsbereiche erreicht werden. Dadurch verringern oder erhöhen sich die Mindestziele der Bedarfsprognose nach § 3 Absatz 2 sowie der jährliche Mindestanteil nach § 3 Absatz 1 der beteiligten Geschäftsbereiche. Eine Übertragung setzt das Einvernehmen der beteiligten obersten Bundesbehörden voraus und ist dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr anzuzeigen. Eine Übertragung von Mindestzielen auf einen anderen Geschäftsbereich ist ausgeschlossen, sofern der untererfüllende Geschäftsbereich seinen jährlichen Mindestanteil in zwei Jahren nach Inkrafttreten der Verwaltungsvorschrift nicht erreicht hat.

(2) Betreffen die fehlenden Einsatzmöglichkeiten den Fahrzeugeinsatz im Nicht-EU-Ausland im Geschäftsbereich des Auswärtigen Amts und des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung nach Absatz 3 Nummer 1, werden die nicht erfüllbaren Mindestziele und jährlichen Mindestanteile nach § 1 Absatz 1 auf Antrag anteilig auf die verbleibenden beschaffenden Geschäftsbereiche umgelegt. Der zu übertragende Anteil richtet sich nach der durchschnittlichen Größe des Fahrzeugbestandes im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes eines Geschäftsbereiches. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr berechnet die Umlage jährlich und teilt das Ergebnis den obersten Bundesbehörden mit. Der Antrag ist zeitgleich mit der Bedarfsmeldung nach § 3 Absatz 5 zu stellen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann eine hiervon abweichende Frist festlegen. Eine Berechnung der Umlage kann unterbleiben, wenn die fehlenden Einsatzmöglichkeiten bereits aufgrund der Datenlage der Bedarfsmeldungen durch Übererfüllung anderer Geschäftsbereiche ausgeglichen werden und die Mindestanteile und Mindestziele insgesamt in der Bundesverwaltung erreicht werden. Auch in diesem Fall hat eine Information durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erfolgen.

(3) Fehlende Einsatzmöglichkeiten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge eines Geschäftsbereiches liegen nur dann vor, wenn die Mindestziele auch bei ernsthaftem Bemühen nicht innerhalb des Geschäftsbereichs im Rahmen des Jahresbedarfs und der jeweiligen Bedarfsprognose ausgeglichen werden können und

1. es sich um Straßenfahrzeuge handelt, die dauerhaft für den Einsatz im Nicht-EU-Ausland vorgesehen sind und
   a) dort keine ausreichende Lade- und Tankinfrastruktur vorhanden ist,
   b) keine Zulassung der Fahrzeughersteller für diese Straßenfahrzeuge für den Einsatz in den jeweiligen Ländern vorliegt oder
   c) ein- und ausfuhrrechtliche Bestimmungen oder Sicherheitsanforderungen entgegenstehen;
2. es sich um spezielle Straßenfahrzeuge für einen bestimmten Einsatz handelt, die zum Zeitpunkt der Ermittlung des Jahresbedarfs am Markt nicht verfügbar sind; oder
3. aufgrund der behördlichen, satzungsmäßigen oder übertragenen Aufgabe Anforderungen an die Mindestreichweite bestehen, die durch die am Markt erhältlichen Straßenfahrzeuge der jeweiligen Fahrzeugklasse zum Zeitpunkt der Ermittlung des Jahresbedarfs nicht erreicht werden, und die Reichweitenanforderung nicht anderweitig im Rahmen einer effizienten Fuhrparkorganisation erfüllt werden kann.

Das Vorliegen der Voraussetzungen nach Satz 1 ist zu dokumentieren.

§ 6

Gesetzlich erfasste juristische Personen des Privatrechts

(1) Die obersten Bundesbehörden haben die ihrer Beteiligungsführung zuzuordnenden juristischen Personen des Privatrechts, die öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 99 Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen oder Sektorenauftraggeber im Sinne des § 100 Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen sind, soweit diese keine öffentlich-rechtlichen Befugnisse ausüben, über die Mindestziele und Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen zu unterrichten. Sie haben diese ferner zu unterrichten, dass nach Möglichkeit für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Straßenfahrzeuge Rahmenvereinbarungen genutzt werden.

(2) Die obersten Bundesbehörden lassen sich von den ihnen zuzuordnenden juristischen Personen nach Absatz 1 Satz 1 jährlich über die erreichten Mindestziele unterrichten. Hierzu dürfen die vorhandenen Verfahren zur Umsetzung des Maßnahmenprogramms Nachhaltigkeit im Geschäftsbereich entsprechend genutzt werden.

(3) Die obersten Bundesbehörden können zulassen, dass Beschaffungen durch juristische Personen des Privatrechts nach Absatz 1 Satz 1, die in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes fallen, in die Berechnung des Mindestziels für den jeweiligen Geschäftsbereich miteinbezogen werden. Hierfür müssen die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1 bis 4 in entsprechender Anwendung erfüllt und der jeweilige Jahresbedarf im Jahresbedarf der obersten Bundesbehörde enthalten sein. § 5 findet entsprechende Anwendung.

§ 7

Inkrafttreten

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

Berlin, den 21. Dezember 2022

Der Bundeskanzler

Olaf Scholz

Der Bundesminister
für Digitales und Verkehr

Volker Wissing

Anlage 1

Mindestziele

Fahrzeugklasse	Mindestziele für Neubeschaffungen 2.8.2021 bis 31.12.2025	Mindestziele für Neubeschaffungen 1.1.2026 bis 31.12.2030
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge M1, M2, N1	mindestens 38,5 %; Ausstoß von max. 50 g CO_2/km[1], Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb von max. 80 % der Emissionsgrenzwerte[1, 2]	mindestens 38,5 %; 0 g CO_2/km[1]
Schwere Nutzfahrzeuge N2, N3	10 % saubere schwere Nutzfahrzeuge[3]	15 % saubere schwere Nutzfahrzeuge[3]
ÖPNV-Busse M3	45 % saubere schwere Nutzfahrzeuge[3], davon die Hälfte emissionsfrei[4]	65 % saubere schwere Nutzfahrzeuge[3], davon die Hälfte emissionsfrei[4]

[1] Diese Anforderungen an Straßenfahrzeuge sind in Anlage 1 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes geregelt. Die Anforderungen werden insbesondere erfüllt von
- reinen Batterieelektrofahrzeugen im Sinne von § 2 Nummer 2 des Elektromobilitätsgesetzes sowie
- Brennstoffzellenfahrzeugen im Sinne von § 2 Nummer 4 des Elektromobilitätsgesetzes.

[2] Die geltenden Emissionsgrenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung.

[3] Die Anforderungen sind in § 2 Nummer 5 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Einzelnen geregelt.

[4] Die Anforderungen sind in § 2 Nummer 6 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Einzelnen geregelt.

Hinsichtlich des in Anlage 1 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes genannten Luftschadstoffkriteriums (siehe Fußnoten 1 und 2) sind die in Nummer 48.2 in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Werte maßgebend. Aus der folgenden Tabelle ergeben sich die Werte, die durch die Angaben in Nummer 48.2. der Übereinstimmungsbescheinigung nicht überschritten werden dürfen. Sind unter Nummer 48.2. der Übereinstimmungsbescheinigung keine Werte eingetragen, kann der Nachweis ebenfalls nicht erbracht werden und das Fahrzeug erfüllt nicht die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anrechnung auf das Mindestziel.

Tabelle: Oberer Grenzwert, der in Punkt 48.2 in der Übereinstimmungsbescheinigung nicht überschritten werden darf

		80 % der Emissionsgrenzwerte für			
		Masse der Stickoxide (NO_x)		Partikelzahl (PN)	
		(mg/km)		(#/km)	
Fahrzeugklasse	Gruppe	Benzin (Gas)	Diesel	Benzin (Gas)	Diesel
M1, M2	–	48,0	64,0	$4{,}8 \cdot 10^{11}$	$4{,}8 \cdot 10^{11}$
N1	I	48,0	64,0	$4{,}8 \cdot 10^{11}$	$4{,}8 \cdot 10^{11}$
	II	60,0	84,0	$4{,}8 \cdot 10^{11}$	$4{,}8 \cdot 10^{11}$
	III	65,6	100,0	$4{,}8 \cdot 10^{11}$	$4{,}8 \cdot 10^{11}$

Anmerkung: Eine andere Darstellung von 10^{11} kann auch E11 sein.

Wenn flüssige Biokraftstoffe oder synthetische oder paraffinhaltige Kraftstoffe verwendet werden sollen, ist die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen an saubere schwere Nutzfahrzeuge gemäß § 2 Nummer 5 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz bei der Beschaffung von Verkehrsdienstleistungen über die Ausschreibungskriterien oder den jeweiligen Dienstleistungsvertrag sicherzustellen. Die Anforderungen an die verwendeten Kraftstoffe sollen dabei durch den Auftragnehmer durch einen den Anforderungen des § 2 Nummer 5 entsprechenden Kraftstoffabnahmevertrag dokumentiert werden. Auch bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen ist zur Dokumentation der Anforderungen ein entsprechender Kraftstoffabnahmevertrag in den Vergabeunterlagen zu dokumentieren. Hierfür dürfen nur Straßenfahrzeuge zum Einsatz kommen, welche nach der Abgasnorm Euro VI oder neuer typgenehmigt sind.

Anlage 2

Erläuterungen zu den §§ 1 bis 6 der AVV Saubere Fahrzeuge

1 Grundsätze und Anwendungsbereich

Diese Verwaltungsvorschriften regeln das Verfahren der Bedarfsermittlung für saubere und emissionsfreie Straßenfahrzeuge sowie die zentrale Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen über Rahmenvereinbarungen sowie dynamische Beschaffungssysteme im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes in der Bundesverwaltung. Ferner wird über eine zentrale Datenerhebung und -bereitstellung die Einhaltung der Mindestziele aus dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz sichergestellt.

Das Gesetz 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 vom 9. Juni 2021 (BGBl. I, S. 1691) ist am 2. August 2021 abschließend in Kraft getreten. Damit wurde das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz mit Wirkung zum 15. Juni 2021 eingeführt. Dieses Gesetz sieht für die Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 erstmals verbindliche Beschaffungsquoten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge für öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber vor, wobei sich die Mindestziele jeweils auf mehrjährige Referenzzeiträume beziehen.

Gemäß § 7 Absatz 2 Satz 1 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz regelt der Bund in einer Verwaltungsvorschrift das Verfahren zur Sicherstellung der für seinen Aufgabenbereich festgelegten Mindestziele. Die Verwaltungsvorschriften sollen ein effektives und effizientes Verfahren und eine klare Aufgabenstellung zur Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben gewährleisten.

Der sachliche Anwendungsbereich umfasst die Beschaffungsvorgänge entsprechend § 3 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz für öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes.

Gemäß § 3 Nummer 3 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz fallen auch Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gemäß der Tabelle der Anlage 2 in den sachlichen Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes. Durch die Bezugnahme auf CPV-Codes können sich aufgrund von Überschneidungen im praktischen Einzelfall Schwierigkeiten bei der Zuordnung ergeben, ob die jeweilige Dienstleistung ein relevanter Verkehrsdienst im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ist. § 1 Absatz 3 beschreibt hier einen ergänzenden Abgrenzungsmaßstab. Kann die maßgebliche Dienstleistung neben den in der Tabelle genannten CPV-Codes auch weiteren Codes zugeordnet werden, ist bei der Abgrenzung darauf abzustellen, ob der Einsatz von Fahrzeugen sich auf solche im Sinne von § 1 Absatz 1 bezieht und die in der Tabelle genannten Verkehrsdienste den Hauptgegenstand des Dienstleistungsvertrags bilden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 die relevanten Verkehrsdienste in Anlage 2 zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz abschließend benannt werden. Der Auswahl dieser Verkehrsdienste liegt gemäß Erwägungsgrund 12 zur Richtlinie (EU) 2019/1161 der Befund zugrunde, dass dies jene Dienstleistungen sein sollten, bei denen die für die Erbringung dieser Dienstleistungen eingesetzten Fahrzeuge zu den Fahrzeugklassen gehören, die unter diese Richtlinie fallen, und ein wesentliches Element des Vertrags darstellen. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass für die nicht genannten Dienstleistungen keine derartige Vermutungswirkung greift. Nicht in Anlage 2 zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz genannte Dienstleistungen fallen danach nicht in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes, auch wenn sie selbst Elemente von Verkehrsdiensten beinhalten sollten. In § 1 Absatz 3 wird klargestellt, dass es in Abgrenzungsfällen (d. h. bei Zuordenbarkeit zu mehreren CPV-Codes, die teilweise auch unter Anlage 2 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz fallen) auf den Dienstleistungsvertrag und dessen Hauptgegenstand ankommt. Ist der Hauptgegenstand aus den Vertragsunterlagen nicht ersichtlich, kommt es für dessen Bestimmung auf eine wertende qualitative und quantitative Gesamtschau der vertragsprägenden Verpflichtungen unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls an. Der geschätzte Wert der jeweiligen Dienstleistungen kann in diesem Zusammenhang indizielle Wirkung haben, d. h. bei der Dienstleistung mit dem höchsten geschätzten Wert liegt eine Einordnung als Hauptgegenstand nahe. Eine Beschreibung oder Bewertung der jeweiligen Dienstleistung in der Absicht, den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes zu umgehen, ist unzulässig.

Im Verhältnis zum Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sieht die Regelung des § 7 Absatz 2 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vor, dass der Bund in einer Verwaltungsvorschrift weitergehende Regelungen festlegen kann, sofern sich diese aus dem Klimaschutzprogramm und dem Bundes-Klimaschutzgesetz ergeben. Um dem Rechnung zu tragen, sollen über § 3 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz hinaus Vergaben unterhalb der EU-Schwellenwerte nach § 106 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen weitgehend miteinbezogen werden.

Der zeitliche Anwendungsbereich bezieht sich jeweils auf die Referenzzeiträume des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes, vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 sowie vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030. Werden für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2031 keine neuen Mindestziele festgelegt, gelten die bereits festgelegten Mindestziele fort. Aufgrund des Inkrafttretens der Verwaltungsvorschrift nach dem 2. August 2021 werden die in dem Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum Inkrafttreten der Verwaltungsvorschrift beschafften Fahrzeuge nachträglich in die Bedarfsanalyse und Quotenberechnung einbezogen.

Die beschaffende Behörde trifft eine Dokumentationspflicht, wenn aus ihrer Sicht die Ausnahmetatbestände des § 4 Absatz 1 Nummer 5 bis 10 Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetzes vorliegen, wenn also zu beschaffende Fahrzeuge für die dort aufgeführten besonderen Zwecke entwickelt oder angepasst werden. Eine Dokumentationspflicht

trifft die Behörde ferner, wenn aus ihrer Sicht die CPV-Codes der Anlage 2 dieses Gesetzes bzw. § 1 Absatz 3 dieser Verwaltungsvorschrift für bestimmte Verkehrsdienstleistungen nicht zur Anwendung kommen.

Die Richtlinien zur Nutzung von Dienstkraftfahrzeugen und über die Ersatzbeschaffungen von Dienstfahrzeugen werden hiervon nicht berührt.

2 Aufgabenverteilung innerhalb der unmittelbaren und mittelbaren Bundesverwaltung

Die zugrundeliegende Bedarfsermittlung liegt in der Verantwortung der jeweiligen beschaffenden Behörde. Diese hat die Vorgaben der §§ 6 und 7 der Bundeshaushaltsordnung und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes unmittelbar zu beachten. Die Mindestziele sind grundsätzlich von jeder Behörde und in jedem Geschäftsbereich einzuhalten.

Den beschaffenden Behörden des Bundes sind diejenigen bundesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts gleichgestellt, die die Eigenschaft als öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber erfüllen. Dabei handelt es sich um die mittelbare Bundesverwaltung durch Körperschaften, Stiftungen oder Anstalten des öffentlichen Rechts etc.

Die Ressorts stellen die Erreichung der Mindestziele auf Ebene des gesamten Geschäftsbereichs der unmittelbaren und mittelbaren Bundesverwaltung sicher und tragen die Geschäftsbereichsverantwortung.

Zusätzlich ist eine zentrale Stelle für den Bund zu benennen, die die Daten erhebt und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr zur Weitergabe an die Ressorts zur eigenen Koordinierung zur Verfügung stellt. Diese Aufgabe wird der Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung übertragen, die diese Datenabfrage mit weiteren Erhebungen, z. B. zur Klimabilanz und zum Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit, bei sich deckenden Adressatenkreisen zusammenfasst. Für den sich nicht deckenden Adressatenkreis wird zunächst das vorhandene Formular verwendet. Die betreffenden Daten werden von den federführenden Ressorts eingesammelt und jeweils als Summe für den eigenen Geschäftsbereich in das vorhandene Monitoringsystem eingegeben. Gleichzeitig wird eine vereinfachende technische Lösung für eine unmittelbare elektronische Datenerfassung erarbeitet.

Die zentralen Beschaffungsstellen verantworten die Bereitstellung von Rahmenvereinbarungen und dynamischen Beschaffungssystemen, um die zentrale, zeitnahe und kostengünstige Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen auf der operativen Ebene zu ermöglichen.

Die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung als zentrale Beratungs- und Informationsstelle für die Bundesverwaltung und zur Unterstützung der Länder und Kommunen soll auch im Rahmen der Beschaffung von Fahrzeugen und den damit verbundenen Nachhaltigkeitsaspekten zukünftig stärker für die Beratung der zuständigen Beschaffungsstellen genutzt werden.

3 Bedarfsermittlung

Bevor die öffentliche Beschaffungsstelle eine Leistung ausschreiben kann, legt der Bedarfsträger, abhängig von dem Ergebnis der vorangegangenen Bedarfsermittlung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach §§ 6 und 7 der Bundeshaushaltsordnung fest, was beschafft werden soll.

Sollen Straßenfahrzeuge bzw. Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen beschafft werden, ist ab dem 2. August 2021 aufgrund des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes die für die jeweilige Fahrzeugklasse einschlägige Mindestbeschaffungsquote zugunsten sauberer Straßenfahrzeuge jeweils zugrunde zu legen. Damit soll die Einhaltung der Mindestziele der Richtlinie (EU) 2019/1161 für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes gewährleistet werden und ein Beitrag zu einer nachhaltigen und klimaneutralen Bundesverwaltung geleistet werden.

Hierzu ermitteln die Bedarfsträger im Vorfeld den Jahresbedarf sowie eine vorausschauende Bedarfsprognose, um die Einhaltung des für einen mehrjährigen Referenzzeitraum vorgegebenen Mindestziels zu gewährleisten. Die Prognosezeiträume richten sich dabei nach den Referenzzeiträumen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes. Die Bedarfsprognose empfiehlt sich, da sie der behördeninternen Planung und Sicherstellung der Einhaltung der in Bezug auf den jeweiligen gesamten Referenzzeitraum bezogenen Mindestziele dient.

Für die Ermittlung des Jahresbedarfs ist der Gesamtfahrzeugbedarf an Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen einschließlich des jährlichen Mindestanteils an sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen festzulegen. Dabei entspricht der jährliche Mindestanteil an sauberen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen den Mindestzielen nach Anlage 1 zu dieser Verwaltungsvorschrift. Anforderungen an die zur Erfüllung der Mindestziele zu beschaffenden Straßenfahrzeuge hinsichtlich der Fahrzeugemissionen ergeben sich ebenso aus Anlage 1.

Die Ermittlung des Jahresbedarfs erfolgt auf der Grundlage der Untersuchungen in der Planungsphase von Beschaffungen nach den §§ 6 und 7 der Bundeshaushaltsordnung.

Bei der Bedarfsermittlung nach § 6 sind zunächst die Mobilitätsbedarfe zu ermitteln. Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 ist die wirtschaftlichste Form der Bedarfsdeckung zu ermitteln. Dabei sind alle möglichen Formen der Bedarfsdeckung zu berücksichtigen. Hierzu zählen ein eigener Fuhrpark (Kauf, Leasing, Miete) oder die kurzzeitige Miete bzw. das Sharing von Fahrzeugen sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder von Dienstfahrrädern sowie Mobilitätskonzepte. Soweit auf dieser Grundlage Straßenfahrzeuge neu zu beschaffen sind, folgt aus den Mindestzielen und jährlichen Mindestanteilen für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge, dass deren Beschaffung gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bis zum Erreichen des jähr-

lichen Mindestanteils die einzige Handlungsalternative darstellt. Dessen ungeachtet bieten sich auch bei sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen Handlungsalternativen, die in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu betrachten sind. So ist zu prüfen, welche konkrete Antriebstechnologie, welches Fahrzeugmodell und welche Vertragsart wirtschaftlich sind.

Aufgrund der technischen Merkmale der am Markt verfügbaren sauberen und emissionsfreien Fahrzeuge hinsichtlich Reichweite und Zeit, die zur Aufladung der Batterie benötigt wird, sowie der zur Verfügung stehenden Lade- und Betankungsinfrastruktur, kann sich die Berücksichtigung der Mindestziele bei der Fahrzeugbeschaffung auf die Fuhrparkorganisation und auf die Untersuchungen in der Planungsphase auswirken.

Bei der Beschaffung von Batterieelektrofahrzeugen sind Bedarfe für die benötigte behördeneigene Ladeinfrastruktur zum Laden während der Standzeiten zu erheben und auf geeignete Weise zu beschaffen. Sofern der Betrieb sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge eine behördeneigene Lade- oder Betankungsinfrastruktur voraussetzt, sind die erforderlichen Haushaltsmittel in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung miteinzubeziehen.

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, das die novellierte Richtlinie (EU) 2019/116 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge in deutsches Recht umsetzt, setzt auf Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe anstelle der Internalisierung externer Kosten, um das Ziel der Akzeptanz sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zu fördern (Erwägungsgrund 11, Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie). Daher gilt bei Fahrzeugbeschaffungen die Beschaffung eines sauberen und emissionsfreien Fahrzeuges gegenüber einem herkömmlich angetriebenen Fahrzeug im Rahmen der vorgegebenen Mindestziele als einzige Beschaffungsalternative. Dies ist bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in der Planungsphase (s. o.) sowie bei der Anwendung von § 13 Absatz 2 Bundes-Klimaschutzgesetz zu beachten.

Bedarfsermittlung und Dokumentation sollen im zeitlichen Zusammenhang mit den Haushaltsvoranschlägen der Ressorts erfolgen.

Im Rahmen der Bedarfsanalyse sind auch über das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz hinausgehende Vorgaben aus anderen aktuellen Bundesprogrammen, wie dem Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit und dem Klimaschutz-Sofortprogramm 2022, zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die jeweiligen Fortschreibungen der Programme. Die Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung erlässt hierzu erläuternde Rundschreiben, um die Anwendung der Vorgaben für die beschaffenden Behörden zu erleichtern.

Verhältnis zu anderen Bundesprogrammen

Neben den Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes und der AVV Saubere Fahrzeuge gelten das Bundes-Klimaschutzgesetz, das Klimaschutzprogramm 2030, das Klimaschutz-Sofortprogramm vom 23. Juni 2021 und das Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit – Weiterentwicklung 2021. Nachfolgende Übersicht stellt die wichtigsten Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes und der zugehörigen AVV Saubere Fahrzeuge gegenüber den genannten Regelwerken dar. Die Darstellung ist nicht abschließend zu verstehen.

Hinweise zum Abgleich der Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes gegenüber dem Bundes-Klimaschutzgesetz, Klimaschutzprogramm 2030, Klimaschutz-Sofortprogramm vom 23. Juni 2021 und dem Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit – Weiterentwicklung 2021 (nicht abschließend)

- Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz setzt eine EU-Richtlinie (Clean Vehicle Directive, Richtlinie (EU) 2019/1161) in deutsches Recht um und hat Vorrang vor den anderen Regelwerken. Die Ziele können durch die EU eingeklagt werden.
- Die Ziele des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes beziehen sich auf die Beschaffung von Fahrzeugen (u. a. Mindestziele saubere Fahrzeuge für die verschiedenen Fahrzeugklassen bezogen auf die Gesamtzahl der beschafften Fahrzeuge).
- Die weitergehenden Verpflichtungen durch die Bundesverwaltungen mit Bezug zum Bestand bleiben davon unberührt. Die Ziele des Klimaschutz-Sofortprogramms und des Maßnahmenprogramms Nachhaltigkeit beziehen sich auf den Bestand, d. h. auf die Gesamtzahl an Fahrzeugen im Fuhrpark (u. a. Mindestziel von 50 % Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb im Bestand bis 2025 bzw. 100 % bis 2030 sowie bis 2025 mindesten 40 % aller Neubeschaffungen im Bereich M1 und N1). Die CVD-Beschaffungsquote gilt vorrangig, d. h. auch, wenn das Ziel von 50 % an Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb im Bestand bereits erreicht ist.
- Die Vorgaben des Maßnahmenprogramms Nachhaltigkeit und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes führen dazu, dass bei Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV) in den Klassen M1, M2, N1 unterschiedliche Anforderungen an die zu beschaffenden Fahrzeuge gestellt werden. Die Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes hinsichtlich der Fahrzeugemissionen werden aktuell nur durch reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt. PHEV, die ausschließlich den Kriterien des Maßnahmenprogramms Nachhaltigkeit entsprechen, können aber weiterhin unabhängig von der Erfüllung der Mindestziele nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz und dieser Verwaltungsvorschrift beschafft werden.

- Saubere schwere Nutzfahrzeuge und Busse (N2, N3, M3) umfassen wiederum Plug-in-Hybrid-Busse sowie Lkw und Busse mit Gasantrieb und können den sauberen Fahrzeugen zugeordnet werden. Die weitergehenden Verpflichtungen der Bundesverwaltung bleiben davon im Sinne von § 6 Absatz 1 Satz 3 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unberührt.
- Ausnahmen sind im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz weiter gefasst als in den anderen beiden Regelwerken. Sie beziehen sich im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz hauptsächlich auf Fahrzeuge bzw. Fahrzeugklassen, die von den anderen Regelwerken nicht erfasst sind.
- Sachstandserhebungen nach den Regelungen des Maßnahmenprogramms Nachhaltigkeit entbinden nicht von den Verpflichtungen zur Datenmeldung gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz mit Vergabebekanntmachung.

4 Rahmenvereinbarungen

Als Regelbeschaffung soll über zentrale öffentliche Beschaffungsstellen im Wege von Rahmenvereinbarungen und dynamischen Beschaffungssystemen eingekauft werden. Dies spart Kosten und bündelt Expertise zur nachhaltigen Beschaffung. Dies betrifft insbesondere Rahmenvereinbarungen über die Beschaffung von Straßenfahrzeugen und über die Beschaffung von bestimmten Verkehrsdienstleistungen, für die Straßenfahrzeuge eingesetzt werden. Diese Rahmenvereinbarungen sind regelmäßig zu nutzen.

Neben den in § 2 Absatz 3 genannten ressortübergreifend tätigen zentralen Beschaffungsstellen des Bundes deckt der Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung seinen Bedarf zentral über die BwFuhrparkService GmbH. Diese übernimmt die Beschaffung und Bewirtschaftung von Straßenfahrzeugen und Dienstleistungen mit Straßenfahrzeugen und stellt dem Geschäftsbereich die geforderte Mobilität an Fahrzeugen aus eigenen Rahmenvereinbarungen zur Verfügung. Die BwFuhrparkService GmbH beschafft unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben.

Auch die Bundesagentur für Arbeit führt Vergabeverfahren als zentrale Beschaffungsstelle eigenverantwortlich durch, indem ihr Einkauf für gemeinsame Einrichtungen Liefer- und Dienstleistungen aufgrund von § 44b Absatz 5 des Zweiten Buches Sozialgesetzbuch mitbeschafft. Die besonderen fachlichen Beschaffungsanforderungen, insbesondere im Bereich der Postdienstleistungen, können regelmäßig nicht durch die standardisierten Rahmenverträge des Kaufhauses des Bundes abgebildet werden.

Bei Vorliegen besonderer Gründe können weiterhin Einzelbeschaffungen erfolgen. Besondere Gründe für eine Einzelbeschaffung können z. B. gegeben sein, wenn der Bedarf bei Beantwortung der Bedarfsabfrage nicht absehbar war und eine zentrale Beschaffung gegenüber einer Einzelbeschaffung nicht wirtschaftlicher bzw. nicht möglich ist. Das Vorliegen besonderer Gründe ist zu dokumentieren.

Die Rahmenvereinbarungen des Kaufhauses des Bundes (KdB) können angesichts ihres Beschaffungsvolumens eine besondere Hebelwirkung für die nachhaltige öffentliche Beschaffung entfalten. Bei der Ausschreibung und dem Abschluss neuer Rahmenvereinbarungen werden die Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes berücksichtigt. Das von vielen Bundesbehörden genutzte Beschaffungsportal (http://www.kdb.bund.de) verhandelt Großkundenrabatte und fragt regelmäßig den Beschaffungsbedarf ab. Eine Bündelung der Fahrzeugbeschaffung erfolgt auch bislang schon über die zentralen Beschaffungsstellen des Bundes, d. h. das Kaufhaus des Bundes (Beschaffungsamt des BMI) sowie die Generalzolldirektion.

Mit der Abrufmöglichkeit aus Rahmenvereinbarungen wird der Beschaffungsvorgang vereinfacht und der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz über die kostengünstigere Nutzung von Mengenrabatten gestärkt. Damit kann ein dauerhafter Anreiz für die vereinfachte Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge geschaffen werden.

Die zentrale Bündelung der Beschaffung trägt auch dazu bei, dass zukünftig eine bessere Datenlage bzgl. der Marktverfügbarkeit von Fahrzeugen vorhanden ist. So sollen die zentrale Beschaffungsstelle und ggf. weitere rahmenvertragsführende Stellen innerhalb der Bundesverwaltung an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz berichten, sofern die Bieterlage bei Ausschreibungen nicht ausreichend ist. Dies ermöglicht eine entsprechende Berichterstattung Deutschlands an die EU-Kommission.

Die Dokumentation der Einhaltung der Mindestziele erfolgt ausschließlich über die EU-Vergabebekanntmachung (Tenders Electronic Daily, TED). Hierzu ist vorgesehen, dass bereits auf nationaler Ebene Vergabedaten zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz durch einen nationalen Bekanntmachungsservice ausgewertet und zur Verfügung gestellt werden. Hinsichtlich der Vergabeberichterstattung sollen die Angebote solcher Dienstleister im Rahmen der haushalts- und vergaberechtlichen Möglichkeiten verwendet werden, die bereits den Leitfaden der Bundesregierung für externe Dienstleister und Fachverfahrenshersteller zur Umsetzung der CVD anwenden. Entsprechende Anbieter werden auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr auf Antrag veröffentlicht und können dort eingesehen werden.

Sofern die von der Vergabestelle eingesetzte Softwarelösung keine Funktionalität zur Abfrage CVD-relevanter Informationen bietet, besteht die Möglichkeit für die Vergabestelle, die CVD-relevanten Informationen selbst durch eine Kodierung im Textfeld „Zusätzliche Angaben“ in Abschnitt VI.3 in den derzeitigen EU-Standardformularen vorzunehmen. Die Kodierung wird in dem Leitfaden des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz für Vergabestellen erläutert sowie ggf. benötigte Textbausteine zur Verfügung gestellt.

Zusätzlich zu den selbst erhobenen Daten können den Ressorts nach Einrichtung eines nationalen Bekanntmachungsservices Daten zu den auf Bundesebene erfolgten Beschaffungen durch das Bundesministerium des Innern und für Heimat für deren Zwecke zur Verfügung gestellt werden.

5 Flexibilisierung der Mindestziele durch Übertragung von Mindestzielen

Grundsätzlich ist jeder öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber, dessen Beschaffung in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes fällt, zur Einhaltung der Mindestziele verpflichtet. Öffentliche Auftraggeber des Bundes sind die Gebietskörperschaft Bund, deren Sondervermögen und die juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts des Bundes. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Mindestziele für den Bund sind die Mindestziele grundsätzlich eigenverantwortlich in den einzelnen Behörden und mittelbaren Verwaltungsträgern, jedenfalls aber auf der Ebene des Geschäftsbereichs einzuhalten. Es kann allerdings Gründe geben, die es einigen Ressorts bzw. Behörden erschweren, die auf gesetzlicher Ebene festgelegten Mindestziele in ihrem Geschäftsbereich insgesamt zu erreichen.

Dementsprechend werden in der Verwaltungsvorschrift Besonderheiten berücksichtigt, die daraus resultieren, dass Dienstfahrzeuge dauerhaft für den Einsatz im Nicht-EU-Ausland vorgesehen sind.

Der Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen im Nicht-EU-Ausland ist von dem Vorhandensein der entsprechenden Kraftstoffinfrastruktur und Wartungsmöglichkeiten abhängig. Wenn Staaten nicht insgesamt die Einfuhr oder Vor-Ort-Beschaffung von Straßenfahrzeugen entsprechend den Mindestzielen der Richtlinie (EU) 2019/1161 möglich machen, ist die Zielerreichung im Nicht-EU-Ausland ebenfalls nicht durchsetzbar.

Fehlende Einsatzmöglichkeiten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge im Nicht-EU-Ausland sollen daher durch alle Ressorts entsprechend der Größe ihres jeweiligen Fuhrparks getragen werden. Die konkrete Berechnung der Umlage erfolgt durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr aufgrund der jährlich aufbereiteten Planbeschaffungsdaten der Geschäftsbereiche. Die Berechnung der Umlage ist entbehrlich, wenn aufgrund von Übererfüllungen der Ressorts (z. B. Klimaschutz-Sofortprogramm) die Mindestbeschaffungsziele des Bundes insgesamt erreicht werden.

Weitere Gründe für eine Inanspruchnahme von Minderquoten sind abschließend geregelt, um eine Überforderung der einvernehmlich kompensierenden Ressorts zu vermeiden und gleichzeitig ein Übertreffen der Mindestziele nicht zu konterkarieren.

Der einvernehmliche Ausgleich ist auf die Fälle beschränkt, in denen ein Geschäftsbereich trotz ernsthaften Bemühens keinen internen Quotenausgleich ermöglichen kann und besondere Anforderungen an Fahrzeuge entsprechend den Nummern 1 bis 3 des Absatzes 3 bestehen. Ernsthaftes Bemühen liegt vor, wenn der Geschäftsbereich die aus seiner Sicht notwendigen und möglichen Mittel wählt, um einen Ausgleich zu erreichen, z. B. durch verstärkte Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen in anderen Bereichen.

Besondere Fahrzeuganforderungen sind danach gegeben, wenn ein Straßenfahrzeug für einen bestimmten Einsatz vorgesehen ist und die zum Zeitpunkt der Bedarfsermittlung am Markt erhältlichen Fahrzeuge die einsatzbezogenen Anforderungen nicht erfüllen. Auch wenn aufgrund der zu erfüllenden Aufgaben Anforderungen an die Mindestreichweite des einzusetzenden Fahrzeugs bestehen, die das Fahrzeug mit einer Betankung bzw. Aufladung ohne weitere Betankungs- bzw. Aufladungsmöglichkeit nicht absolvieren kann, die am Markt erhältlichen Fahrzeuge diese Reichweite nicht anbieten und die Reichweitenanforderung nicht durch eine andere Fuhrparkorganisation erfüllt werden kann, ist eine Übertragung von Mindestzielen möglich.

Übernimmt ein Ressort für ein anderes Ressort ein höheres Mindestziel oder einen jährlichen Mindestanteil, so hat es dadurch den Vorteil, bereits frühzeitiger die Verpflichtungen aus § 15 Bundes-Klimaschutzgesetz zu erfüllen. Die Bildung einer gemeinsamen Quote ist nicht möglich, wenn ein Ressort angesichts fehlender Einsatzmöglichkeiten sich nicht vorausschauend um eine Ausgleichsmöglichkeit bemüht hat und das Mindestziel dementsprechend nicht verringert wurde.

Sollen derartige Kriterien zur Minderung der Ziele Anwendung finden, so müssen seitens der Behörde eine genaue Analyse vorgenommen und nachvollziehbare Gründe zur Nachweisführung dokumentiert werden. Dabei ist gleichzeitig eine Optimierung der Fuhrparkorganisation insgesamt zu berücksichtigen.

6 Gesetzlich erfasste juristische Personen des Privatrechts

In den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetzes fallen auch juristische Personen des Privatrechts, sofern es sich bei ihnen um öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 99 Nummern 1 bis 3 oder Sektorenauftraggeber im Sinne des § 100 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen handelt. Gleichzeitig sind sie als Privatrechtsträger kein zulässiger Adressat der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften im Sinne des Artikel 86 Satz 1 Grundgesetz, wenn und soweit sie keine öffentlich-rechtlichen Befugnisse ausüben.

Daher sollen die Ressorts die relevanten juristischen Personen des Privatrechts über die gesetzlichen Vorgaben informieren und sich jährlich über die Erreichung der Mindestziele informieren lassen. Dabei können die im Ressort für das Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit etablierten Umsetzungsstrukturen im Geschäftsbereich genutzt werden. Dem zuständigen Ressort obliegt dabei die Entscheidung, ob eine relevante juristische Person des Privatrechts in die Flexibilisierung der Mindestziele miteinbezogen werden soll. Dabei kommt die Regelung des § 5 entsprechend zur Anwendung.