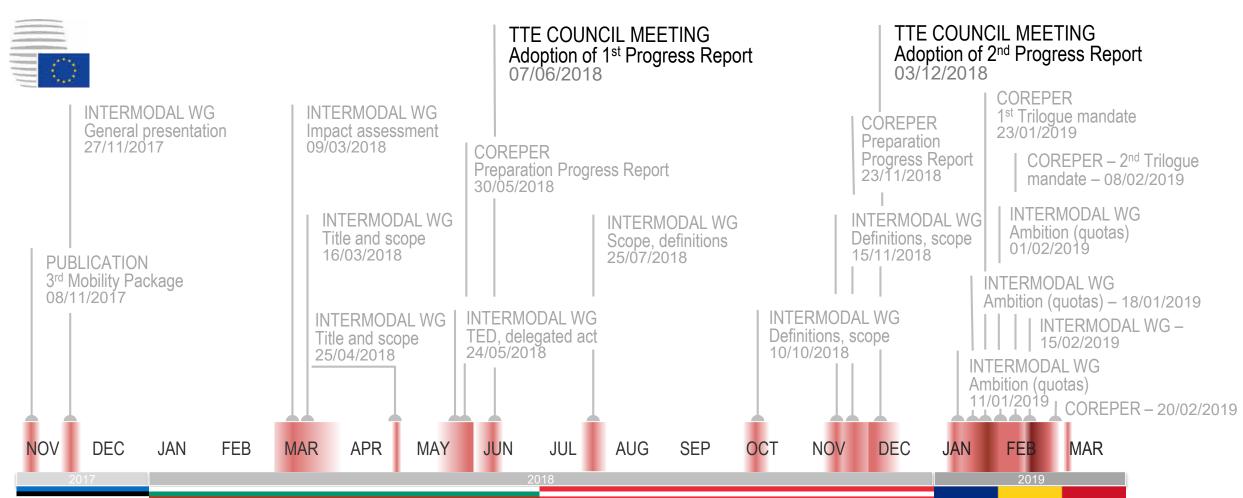


VERHANDLUNGSVERLAUF IM RAT





ABSTIMMUNG IM RAT

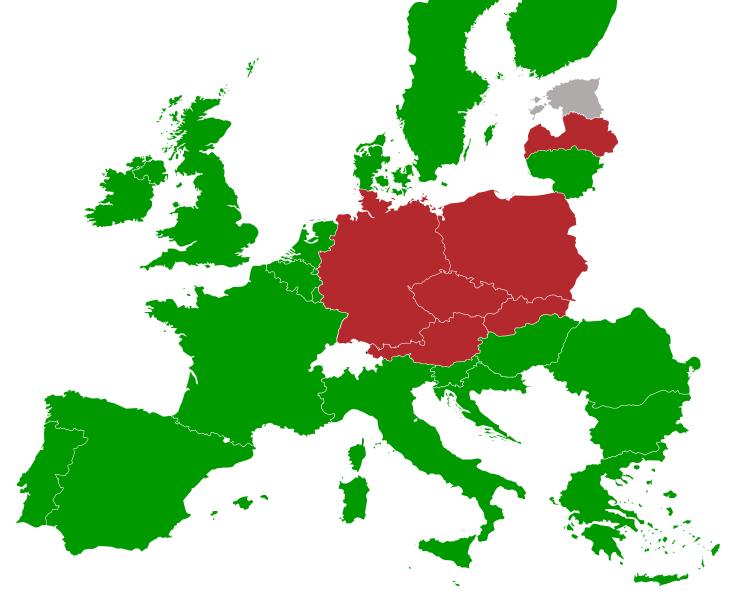
Ergebnis COREPER



Zustimmung

Ablehnung

Enthaltung





CLEAN VEHICLES DIRECTIVE

Inhaltlicher Überblick



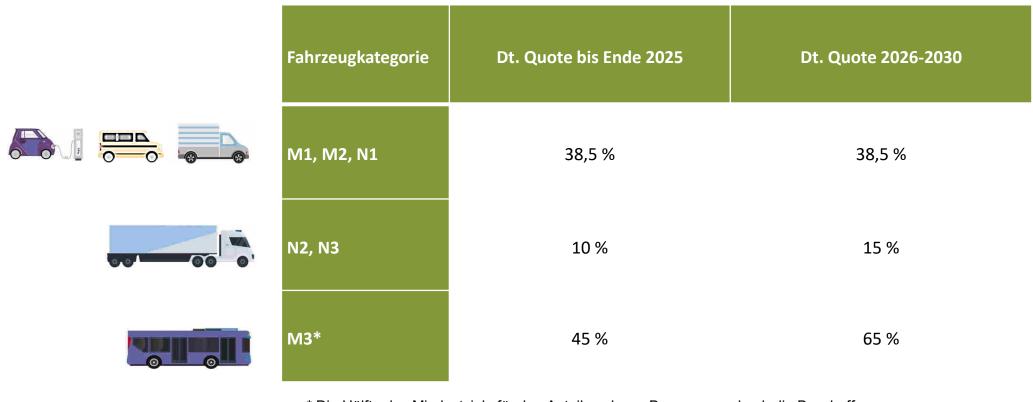
Titel: Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

- RL 2009/33/EG wurde in der Folgenabschätzung als weitgehend wirkungslos erachtet
- RL 2019/1161 gibt verbindliche **Beschaffungsquoten für Mitgliedsstaaten** für emissionsarme Fahrzeuge vor
- Am 01.08.2019 in Kraft getreten, Umsetzung in nationales Recht bis zum
 02.08.2021
- Beschaffung bezieht sich **nicht ausschließlich** auf den **Kauf** sondern umfasst Leasing, Anmietung oder Ratenkauf von Straßenfahrzeugen, öffentlichen Dienstleistungsaufträge, Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste



BESCHAFFUNGSQUOTEN



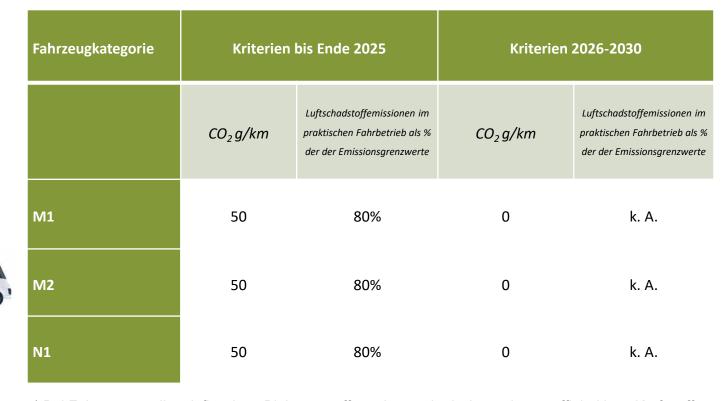


^{*} Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse muss durch die Beschaffung von emissionsfreien Bussen erfolgen

^{**}Diese Anforderung wird für den ersten Bezugszeitraum auf ein Viertel des Mindestziels gesenkt, wenn mehr als 80 % aller Busse, die unter die in Artikel 3 genannten in diesem Zeitraum in einem Mitgliedstaat vergebenen Aufträge fallen, Doppeldeckerbusse sind.

DEFINITION "SAUBERER FAHRZEUGE"





^{*} Bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Brennstoffen vermischt werden

HERAUSFORDERUNGEN

Nationale Umsetzung

- Keine zentrale Vergabe, fehlendes Wissen über Vergabevorgänge
- Hoher bürokratischer Aufwand durch Überwachung
- Aufteilung der Quoten auf Ländern und Kommunen unklar
- Fahrzeugverfügbarkeit am Markt unklar
- Verteuerung des ÖPNV durch Mindestziele möglich
- Unklarheit bei Dienstleistungs- und Personenbeförderungsverträgen
- Kosten der erforderlichen Infrastruktur nicht bedacht



SS

Eine ehrgeizige Unionspolitik für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge wird dazu beitragen, Innovationen zu fördern, und die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der Wirtschaftszweige der Union auf den wachsenden globalen Märkten für saubere Fahrzeuge und die damit verbundene technologische Infrastruktur weiter voranbringen.

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

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

Von

2021

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG)

§

Allgemeiner Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz regelt Mindestziele und deren Sicherstellung bei der Beschaffung bestimmter Stra-Benfahrzeuge und Diensttleistungen, für die diese Stra-Benfahrzeuge eingesetzt werden, durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.
- (2) Soweit in diesem Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes nichts anderes geregelt ist, sind die allgemeinen vergaberechtlichen Vorschriften anzuwenden.

3

Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Gesetzes ist

- "öffentlicher Auftraggeber" ein öffentlicher Auftraggeber im Sinne von § 99 Nummer 1 bis 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen;
- "Sektorenauftraggeber" ein Auftraggeber im Sinne von § 100 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, mit der Maßgabe, dass für den Linienverkehr gemäß §§ 13 in Verbindung mit 42 Per-
- ¹ Die Artikel 1, 2 und 3 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1101 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinis 2009/32/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABI. L. 188 vom 12.7.2019, S. 116).

- sonenbeförderungsgesetz erteilte Genehmigungen keine besonderen oder ausschließlichen Rechte gemäß § 100 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen darstellen;
- 3. "Straßenfahrzeug" ein Fahrzeug der Klasse M oder N gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a und b der V verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 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 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABI. L 151 vom 14.6.2018, S. 1);
- 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;
- 5. "sauberes schweres Nutzfahrzeug" ein Fahrzeug der Klasse Als, N2 oder N3 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Unterbuchstabe iii, Buchstabe b Unterbuchstabe ii und iii der Verordnung (EU) 2018/858, das mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 und 2 der Flichtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABI. L. 307 vom 28.10.2014, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 (ABI. L. 114 vom 4.5.2018, S. 1) geändert worden ist, betrieben wird, soweit diese



Name

 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

Anwendungsbereich

 Mindestziele und deren Sicherstellung bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge

Inkrafttreten / Anwendungsdatum

- 9. Juni 2021 / 2. August 2021

Besonderheiten der Umsetzung

- Erlaubung Paraffinischer Dieselkraftstoff aus Synthese oder Hydrierungsverfahren
- Nachrüstung von Fahrzeugen
- Sicherstellung der Zielerreichung durch Bund und Länder (jährliche Berichte der Länder)

AFIR



Brussels, 14.7.2021 COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council

(Text with EEA relevance)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} - {SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

Mögliche Änderungen durch das Paket "**Fit for 55**"

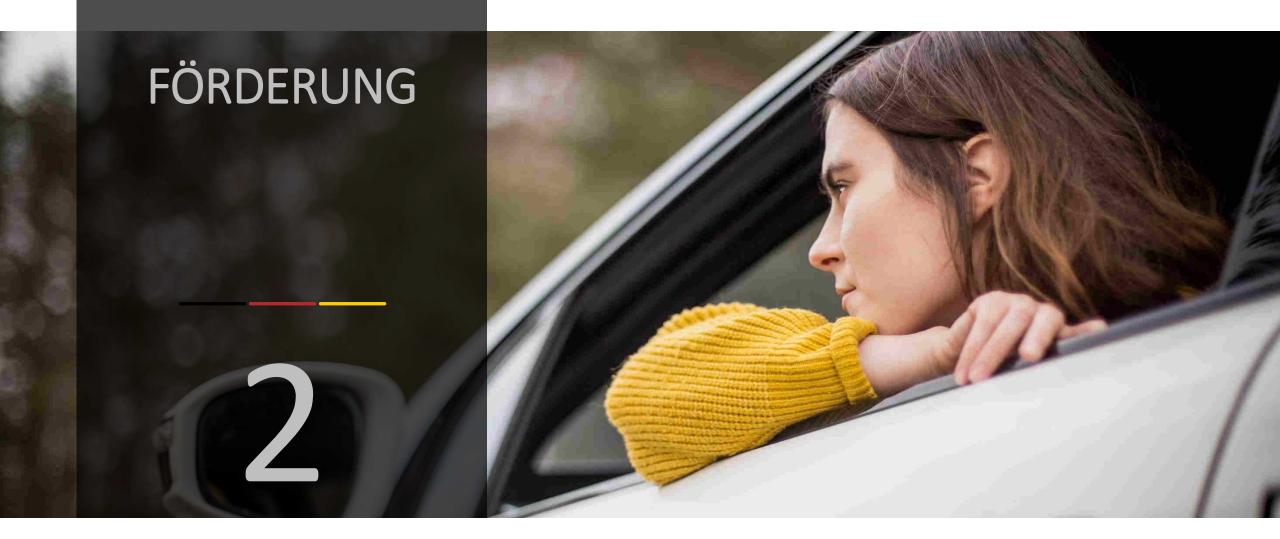


Neue Begriffsbestimmungen:

- 'alternative fuels for zero-emission vehicles': Strom, H₂, NH₃
- 'renewable fuels': Biokraftstoffe, erneuerbare synthetische und paraffinische Kraftstoffe
- 'alternative fossil fuels': CNG, LNG, LPG, konventionelle synthetische und paraffinische Kraftstoffe

EN EN

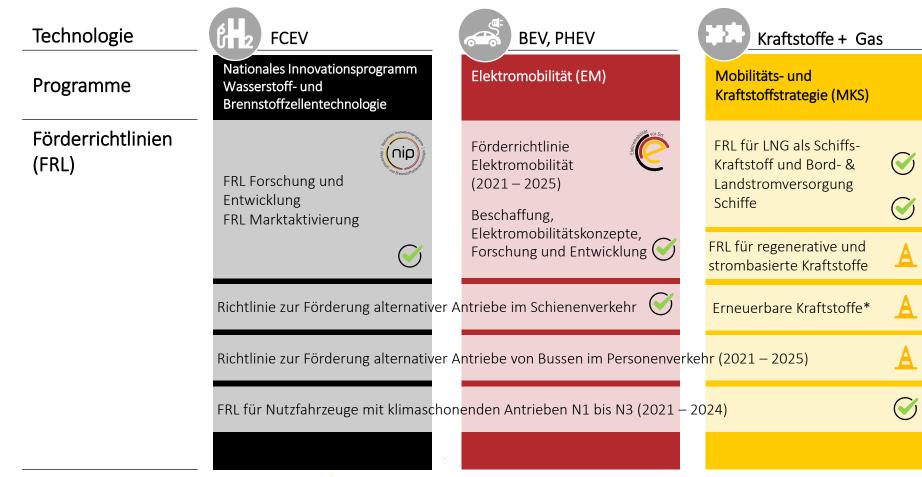




ÜBERSICHT FÖRDERANGEBOT DES BMVI IM VERKEHR



Umgesetzt durch die NOW GmbH











KLIMASCHONENDE NUTZFAHRZEUGE UND INFRASTRUKTUR



Eckpunkte zum Förderprogramm KsNI

Förderberechtigte	 Unternehmen, Körperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts, kommunale Unternehmen, eingetragene Vereine Leasing- und Mietgeber
Fördergegenstand	 Fahrzeuge (EG-Fahrzeugklasse N mit Straßenzulassung) Infrastruktur Machbarkeitsstudien
Förderquote	 Fahrzeuge: 80 % Investitionsmehrausgaben Infrastruktur: 80 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben Machbarkeitsstudien: 50 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben
Antragsverfahren	 Einstufiges Antragsverfahren Bis zu 4 Förderaufrufe pro Jahr
Status	 Förderrichtlinie wurde am 22.07.21 von der EU Kommission notifiziert Erster Förderaufruf ist am 16.08.21 gestartet und läuft bis zum 27.09.21



INFORMATIONEN ZUM ERSTEN FÖRDERAUFRUF KSNI

Fördergegenstände – Nutzfahrzeuge



- Nutz- & Sonderfahrzeuge mit batterie- oder brennstoffzellen-elektrischem Antrieb (N1, N2 und N3)
- Von außen aufladbare hybridelektrische Fahrzeuge nach EMoG § 2 Satz 3 (nur N3)
- Auf Elektroantrieb nach EMoG § 2 Satz 2 & 4 umgerüstete Diesel-Fahrzeuge (nur N2 und N3)

Auswahlkriterien

- Wettbewerbliches Verfahren mit einheitlicher Bewertungsgrundlage
- Priorisierung auf Basis von festgelegten Auswahlkriterien:
 - CO₂-Einsparungsquote
 - Mindestambitionsniveau

Kappungsgrenzen

- Eingereichte Anträge unterliegen Obergrenzen für maximal förderfähige Invenstitionsmehrausgaben
- Kappungsgrenzen ergeben sich je Kombination aus:
 - Antriebsart (differenziert in Neu- und Umrüstfahrzeuge)
 - EG-Fahrzeugklasse
 - Zulässiges Gesamtgewicht
- Maximaler Zuwendungshöchstbetrag
 - Je Antragsteller/in, Fördergegenstand und Kalenderjahr jeweils 15 Mio. Euro (netto)

Nutzfahrzeuge

Teil

en

INFORMATIONEN ZUM ERSTEN FÖRDERAUFRUF KSNI

Fördergegenstände – Infrastruktur



Geförderte Infrastruktur

- Die für den Betrieb der beantragten Nutzfahrzeuge notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur auf privaten Standorten (insbesondere Betriebshöfe)
- Im ersten Förderaufruf kann keine Wasserstoff-Tankinfrastruktur gefördert werden
 - Notifizierungsvorbehalt der EU-Kommission
 - Einreichungen für zukünftige Aufrufe geplant

Förderfähige Ausgaben

Ein Förderaufruf für öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelleninfrastruktur im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) wird in der zweiten Jahreshälfte 2021 veröffentlicht. Über das NIP kann Tankinfrastruktur unabhängig von der Beschaffung eines Fahrzeuges gefördert werden. wasserstoff-Tankstellen je Pri Wouer Flüssigwasserstoffspeicher), Schutzwände für den Schutz vor mechanischen Beschädigungen von

Maximaler Zuwendungshöchstbetrag

wasserstoffführenden Teilen

• Je Antragsteller/in, Fördergegenstand und Kalenderjahr jeweils 15 Mio. Euro (netto)

Infrastruktur





INFORMATIONEN ZUM ERSTEN FÖRDERAUFRUF KSNI

Fördergegenstände – Infrastruktur



Machbarkeitsstudien

Geförderte Inhalte

- Erstellung von Machbarkeitsstudien und Analysen zu:
 - Einsatzmöglichkeiten von Nutzfahrzeugen entsprechend Teil 1
 - Nutzung neuer und bestehender Logistikstandorte für diese Nutzfahrzeuge
 - Errichtung beziehungsweise Erweiterung entsprechender Infrastruktur
- Möglichkeit zur systematischen Vorbereitung und Klärung offener Fragen vor der Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Kappungsgrenze

- Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung
- Eingereichte Anträge unterliegen einer Kappungsgrenze für die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben für die Erstellung der Machbarkeitsstudie
 - 150.000 Euro (netto) beziehungsweise 178.500 Euro (brutto 19% MwSt.)

WEBSITE ZUM GESAMTKONZEPT & FÖRDERPROGRAMM



Alle Informationen auf einen Blick! - www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de

