Falkenberg/Elster | 17. September 2021

Update: Clean Vehicles Directive und RED II

Regionen-Workshop „Kommunale Verkehrswende“
im Landkreis Elbe-Elster

Jan Wegener, Teamleiter Europa

NOW – NACHHALTIGE MOBILITÄT GESTALTEN UND FÖRDERN

Koordination von Förderprogrammen, Technologie**beratung**, **Organisation** von Netzwerken

Elektromobilität vor Ort

Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie

Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (Nutzfahrzeuge, Schiffe, Kraftstoffe)

Leitstelle Wasserstoff

Mission Innovation

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

Exportinitiative Umwelttechnologien

Nationales Kompetenznetzwerk nachhaltige urbane Mobilität (NaKoMo)

Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

CLEAN VEHICLES DIRECTIVE

1

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

L 188/116 DE Amtsblatt der Europäischen Union 12.7.2019

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (1),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen (2),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Wie in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23./24. Oktober 2014 hervorgehoben wurde, hat sich die Union zu einem nachhaltigen, wettbewerbsfähigen, sicheren und dekarbonisierten Energiesystem verpflichtet. In der Mitteilung der Kommission vom 22. Januar 2014 mit dem Titel „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik im Zeitraum 2020-2030" werden eingelegt Ziele der Union zur weiteren Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Niveau von 1990, zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energieverbrauch bis mindestens 27 %, zu Energieeinsparungen von mindestens 27 % sowie zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit in der Union gesetzt. Letzteres wurde in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (4) als Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen von mindestens 32 % des Bruttoendenergieverbrauchs der Union bis zum Jahr 2030 festgelegt, und in der Richtlinie (EU) 2018/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (5) wurde ein neues Energieeffizienzziel für die Union bis zum Jahr 2030 von mindestens 32,5 % festgelegt.

(2) In ihrer Mitteilung vom 20. Juli 2016 mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität" betonte die Kommission die Notwendigkeit, die Verringerung der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor zu beschleunigen und daher die verkehrsbedingten Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen bis Mitte des Jahrhunderts auf einen klaren Kurs in Richtung null zu bringen, um die auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen in Paris 2015 eingegangenen Verpflichtungen der Union einhalten zu können. Auch die verkehrsbedingten gesundheits- und umweltschädlichen Luftschadstoffemissionen müssten unverzüglich erheblich verringert werden. Dies lässt sich über eine Reihe strategischer Initiativen erreichen, darunter auch Maßnahmen, die eine Verlagerungsanreg auf öffentliche Verkehrsmittel unterstützen, und die Nutzung der Vergabe öffentlicher Aufträge zur Förderung sauberer Fahrzeuge.

(3) In ihrer Mitteilung vom 31. Mai 2017 mit dem Titel „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle" betonte die Kommission, dass eine vermehrte Produktion und Akzeptanz von sauberen Fahrzeugen, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und neuen Mobilitätsdienstleistungen, die die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung in der Union nutzen, zahlreiche Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger, die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftszweige der Union bietet. Zu diesen Vorteilen zählen sicherere und saubere vernetzungsfreundliche Mobilitätslösungen und eine Verringerung der Belastung durch die Emission schädlicher Schadstoffe. Zudem ist es einer der wichtigsten Ziele der Union, eine weltweite Führungsrolle bei der Verringerung der CO_2-Emissionen einzunehmen, wie in der Rede zur Lage der Union am 13. September 2017 erklärt wurde.

(1) ABl. C 367 vom 10.7.2018, S. 91.
(2) ABl. C 387 vom 25.10.2018, S. 70.
(3) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. Juni 2019.
(4) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).
(5) Richtlinie (EU) 2018/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Änderung der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 210).

BESCHAFFUNGSQUOTEN

Fahrzeugkategorie	Dt. Quote bis Ende 2025	Dt. Quote 2026-2030
M1, M2, N1	38,5 %	38,5 %
N2, N3	10 %	15 %
M3*	45 %	65 %

* 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“

Fahrzeugkategorie	Kriterien bis Ende 2025		Kriterien 2026-2030	
	CO_2 g/km	*Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb als % der der Emissionsgrenzwerte*	CO_2 g/km	*Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb als % der der Emissionsgrenzwerte*
M1	50	80%	0	k. A.
M2	50	80%	0	k. A.
N1	50	80%	0	k. A.

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

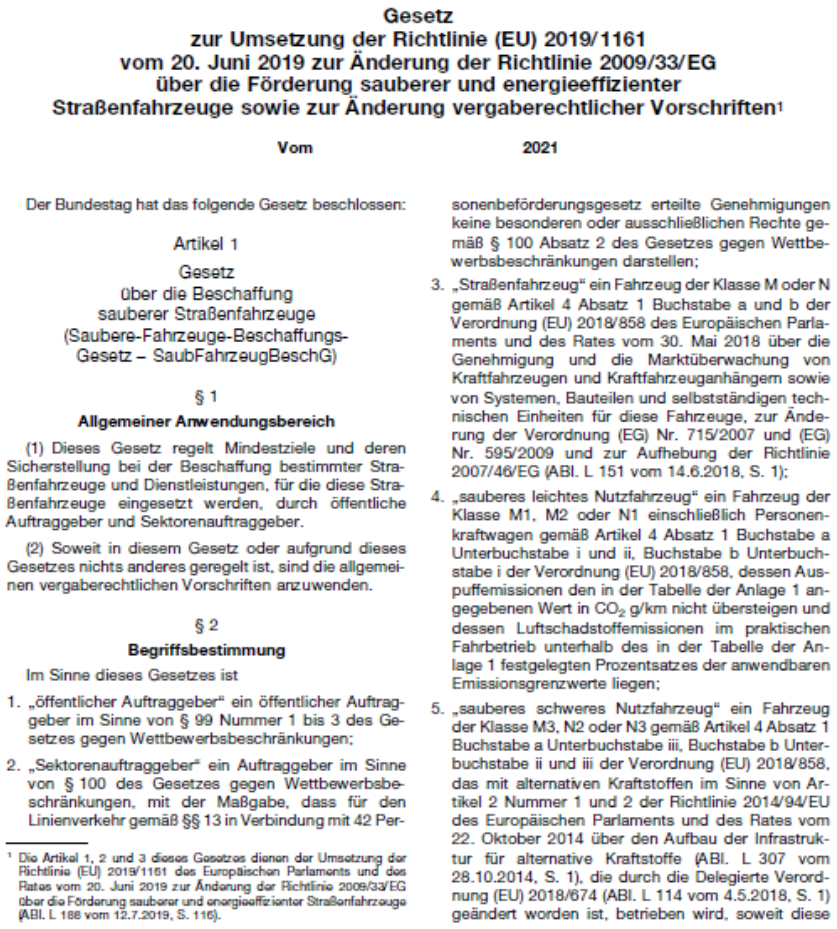
HERAUSFORDERUNGEN

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

> 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[1]

Vom **2021**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

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

§ 1

Allgemeiner Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz regelt Mindestziele und deren Sicherstellung bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen, für die diese Straßenfahrzeuge 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.

§ 2

Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. „öffentlicher Auftraggeber" ein öffentlicher Auftraggeber im Sinne von § 99 Nummer 1 bis 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen;
2. „Sektorenauftraggeber" ein Auftraggeber im Sinne von § 100 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, mit der Maßgabe, dass für den Linienverkehr gemäß §§ 13 in Verbindung mit 42 Personenbeförderungsgesetz 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 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 (ABl. 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 CO_2 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 M3, 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 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), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 (ABl. L 114 vom 4.5.2018, S. 1) geändert worden ist, betrieben wird, soweit diese

[1] Die Artikel 1, 2 und 3 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der 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 (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116).

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

Veröffentlichung / Inkrafttreten

– 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**“

NOW-GMBH.DE

Neue Begriffsbestimmungen:

- ‘alternative fuels for zero-emission vehicles’: Strom, H_2, NH_3
- ‘renewable fuels’: Biokraftstoffe, erneuerbare synthetische und paraffinische Kraftstoffe
- ‘alternative fossil fuels’: CNG, LNG, LPG, konventionelle synthetische und paraffinische Kraftstoffe

ÜBERSICHT FÖRDERANGEBOT DES BMVI IM VERKEHR

Umgesetzt durch die NOW GmbH

Technologie	FCEV	BEV, PHEV	Kraftstoffe + Gas
Programme	Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie	Elektromobilität (EM)	Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS)
Förderrichtlinien (FRL)	FRL Forschung und Entwicklung FRL Marktaktivierung ✓	Förderrichtlinie Elektromobilität (2021 – 2025) Beschaffung, Elektromobilitätskonzepte, Forschung und Entwicklung ✓	FRL für LNG als Schiffs-Kraftstoff und Bord- & Landstromversorgung Schiffe ✓ FRL für regenerative und strombasierte Kraftstoffe A Erneuerbare Kraftstoffe* A
	Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr ✓		
	Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (2021 – 2025) ✓		
	FRL für Nutzfahrzeuge mit klimaschonenden Antrieben N1 bis N3 (2021 – 2024) ✓		

✓ In Umsetzung

A In Erarbeitung/ Erstellung

*Erneuerbare Kraftstoffe: fortschrittliche Biokraftstoffe; strombasierte Kraftstoffe: Forschung und Entwicklung, Invest., Erzeugung

FÖRDERUNG ALTERNATIVER ANTRIEBE VON BUSSEN IM PERSONENVERKEHR

NOW
NOW-GMBH.DE

Anwendungsbereich

- Batterie-, Brennstoffzellen- und Batterieoberleitungsbusse sowie biomethanbetriebene Busse der Fahrzeugklassen M2 und M3
- Dafür erforderliche Infrastruktur und Machbarkeitsstudien

Volumen

- 1,25 Mrd. Euro bis 2024 + zus. Mittel 2025

Förderquoten

- 80% der Investitionsmehrkosten zur Dieselreferenz für Batterie-, Brennstoffzellen- & Batterieoberleitungsbusse,
- 40% Investitionsmehrkosten zur Dieselreferenz für Bio-Gasbusse,
- 40% der Investitionsvollkosten für die zum Betrieb notwendige, nicht öffentliche Infrastruktur

RED II

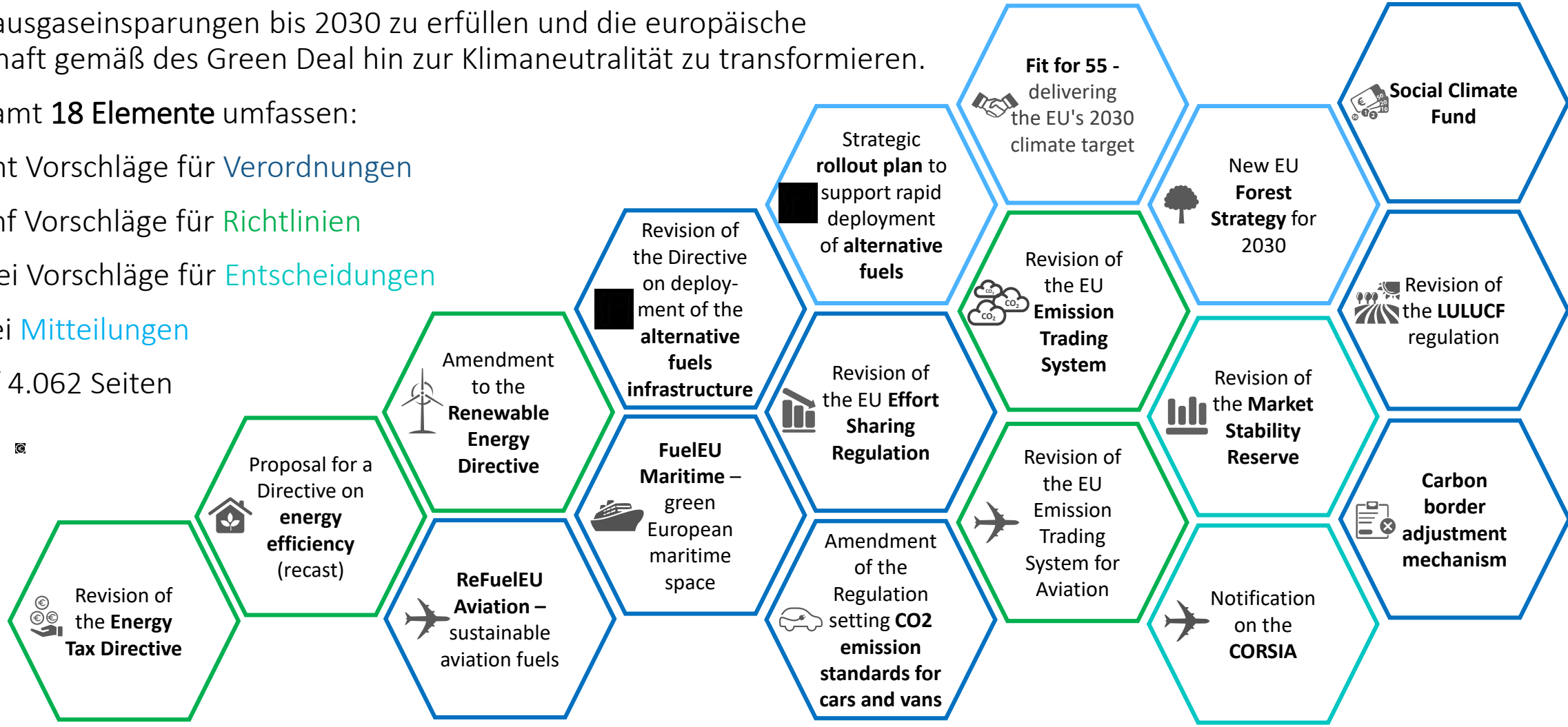
2

ÜBERBLICK ÜBER DIE INHALTE

Das Fit-for-55-Paket soll dabei helfen das neue Klimaziel von 55% Treibhausgaseinsparungen bis 2030 zu erfüllen und die europäische Wirtschaft gemäß des Green Deal hin zur Klimaneutralität zu transformieren.

Insgesamt **18 Elemente** umfassen:

- Acht Vorschläge für Verordnungen
- Fünf Vorschläge für Richtlinien
- Zwei Vorschläge für Entscheidungen
- Drei Mitteilungen
- auf 4.062 Seiten



RED II-REVISION

Brussels, 14.7.2021
COM(2021) 557 final

2021/0218 (COD)

Proposal for a

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

amending Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council and Directive 98/70/EC of the European Parliament and of the Council as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652

{SEC(2021) 657 final} - {SWD(2021) 620 final} - {SWD(2021) 621 final} - {SWD(2021) 622 final}

EN EN

Art. 2, Abs 36: Begriffsbestimmung

Art. 22a: Einsatz EE in der Industrie

- Jährliches Wachstum von 1,1 %
- 50% grüner Wasserstoff/strombasierte Kraftstoffe beim Einsatz von H_2 für Endenergie und nicht-Energie-Prozesse bis 2030

Art. 25: Senkung der THG-Intensität von Kraftstoffen im Verkehr

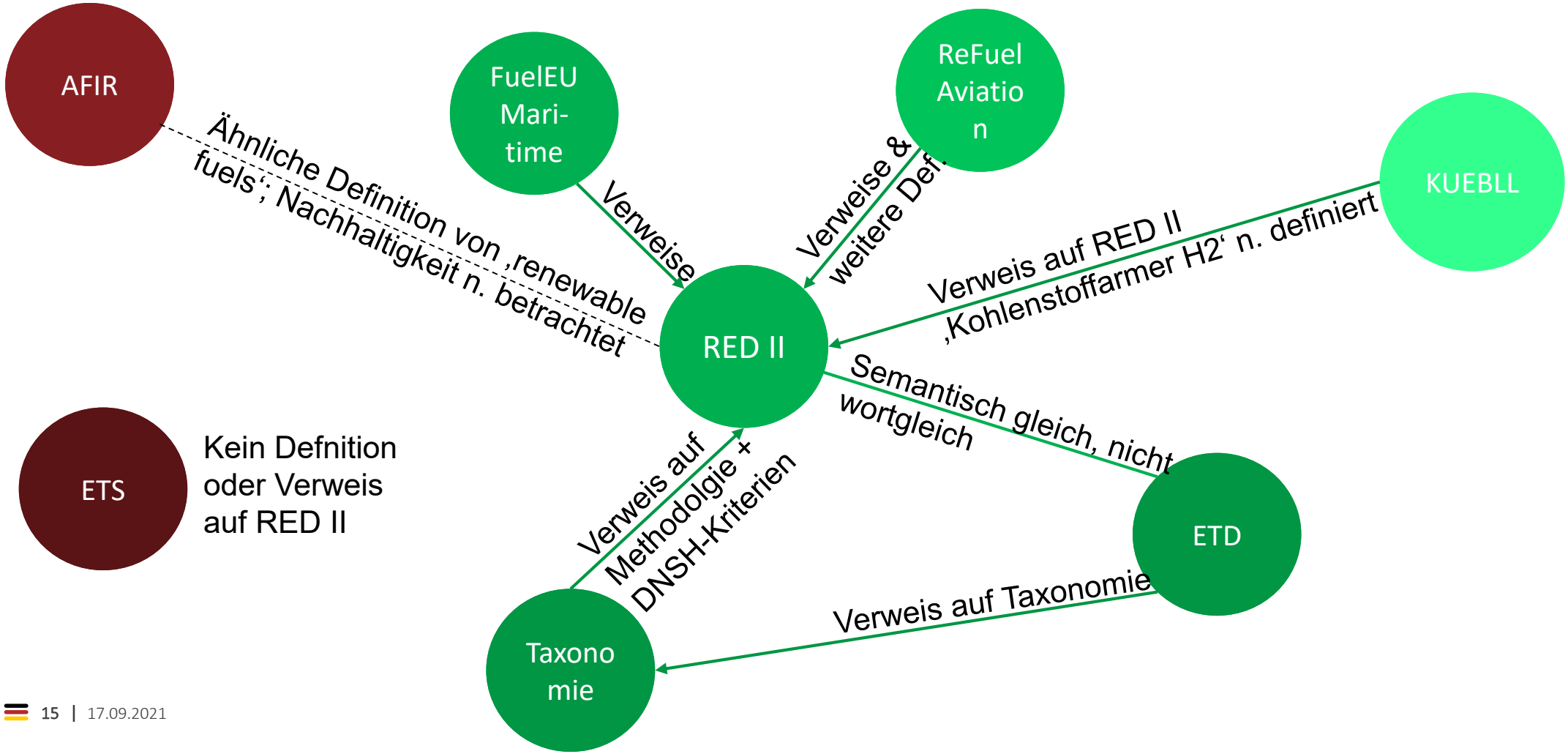
- Senkung der THG-Intensität von 13% bis 2030
- Unterquote von 2,6% RFNBOs in 2030
- „Reduktion“ der energetischen Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe von 3,5 % 2030 auf 2,2 %

Art. 27: Anrechnungsregeln

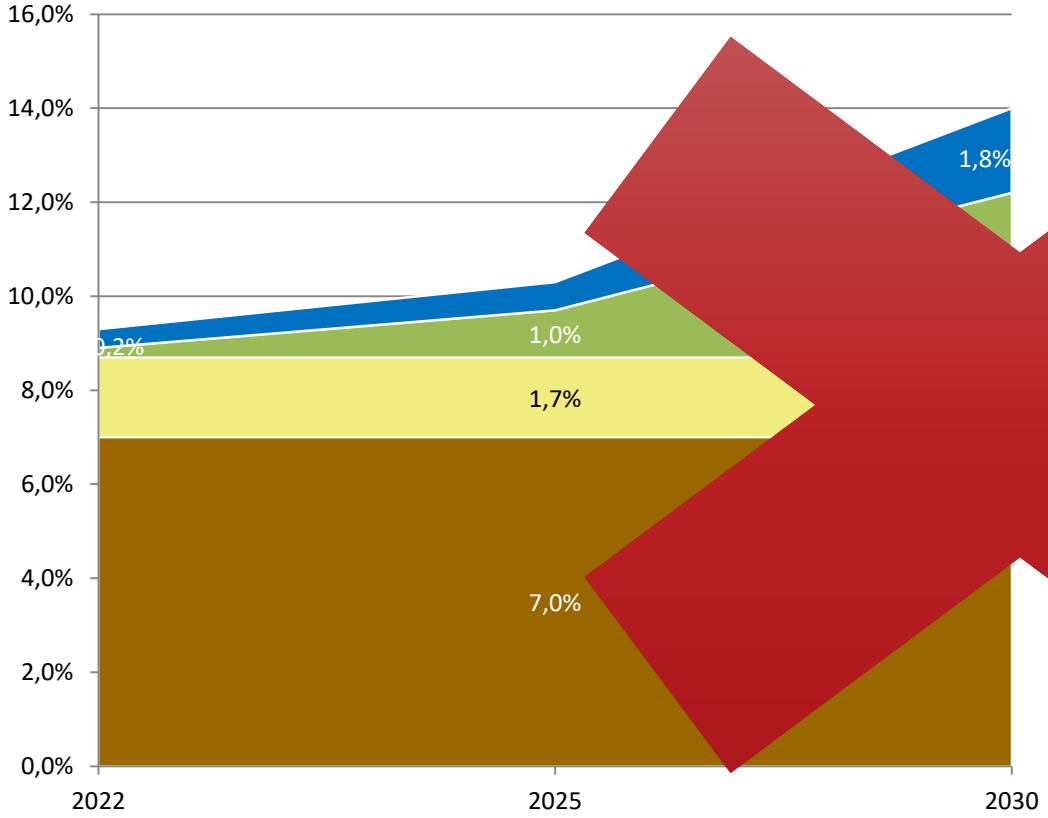
- Streichung der Mehrfachanrechnung außer für fortschrittliche Biokraftstoffe (1,2)

DEFINITIONSKARTE

Begriffsbestimmungen in Bezug aufeinander



ÄNDERUNGEN EE IM VERKEHR



BY 2030

ydrogen,
power-based
arbon fuels)

ed biofuels (Annex IX, part

ls (Annex IX, part

od and feed crops

Jan Wegener
Teamleiter Europa

jan.wegener@now-gmbh.de

Fasanenstraße 5
D-10623 Berlin