

**Fragen und Antworten
zum Gesetz über die Beschaffung
sauberer Straßenfahrzeuge
(Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz –
SaubFahrzeugBeschG)**

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	
Abkürzungsverzeichnis.....	
1. Allgemeine Fragestellungen	5
2. Vergaberechtliche Fragestellungen	6
3. Fragen zu Dienstleistungsaufträgen	10
4. Fragen zu Fahrzeugen und Fahrzeugklassen	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Kriterien für Fahrzeugbeschaffungen gem. § 3 Nr. 1 SaubFahrzeugBeschG.....	7
Abbildung 2	Kriterien für Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gem. § 3 Nr. 3 SaubFahrzeugBeschG	11
Abbildung 3	Fahrzeugklassen	15
Abbildung 4	Einordnung "saubere leichte Fahrzeuge"	18
Abbildung 5	Voraussetzung "emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug"	20

Abkürzungsverzeichnis

CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CPV.....	Common Procurement Vocabulary
EG.....	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
FZV	Fahrzeugzulassungsverordnung
gem.	gemäß
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
LKW	Lastkraftwagen, Lastkraftwagen
Nox.....	Stickoxide
Nr.	Nummer
Pkw	Personenkraftwagen
PN.....	Partikelzahl
RDE	Praktischer Fahrbetrieb
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TED.....	Tenders Electronic Daily
u. a.	unter anderem
UVgO	Unterschwelvenvergabeverordnung
VgV	Vergabeverordnung

1. Allgemeine Fragestellungen

Für wen gelten die Pflichten?

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) regelt Mindestziele bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungsaufträge, durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.

Öffentliche Auftraggeber sind gem. § 99 Nr. 1 GWB Gebietskörperschaften sowie deren Sondervermögen, als auch gem. § 99 Nr. 2 GWB juristische Personen des privaten und des öffentlichen Rechts, die zu dem besonderen Zweck gegründet wurden, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nichtgewerblicher Art zu erfüllen, sofern sie überwiegend von Stellen nach § 99 Nr. 1 GWB oder nach § 99 Nr. 3 GWB einzeln oder gemeinsam durch Beteiligung oder auf sonstige Weise finanziert werden, ihre Leitung der Aufsicht durch Stellen nach § 99 Nr. 1 GWB oder nach § 99 Nr. 3 GWB unterliegt oder mehr als die Hälfte der Mitglieder eines ihrer zur Geschäftsführung oder zur Aufsicht berufenen Organe durch Stellen nach § 99 Nr. 1 GWB oder nach § 99 Nr. 3 GWB bestimmt worden sind.

Öffentliche Auftraggeber sind gem. § 99 Nr. 3 GWB Verbände, deren Mitglieder unter § 99 Nr. 1 GWB oder unter § 99 Nr. 2 GWB fallen (z. B. Zweckverband).

Sektorenauftraggeber sind gem. § 100 (1) GWB öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nummer 1 bis 3 GWB, die eine Sektorentätigkeit gem. § 102 GWB ausüben. Sektorentätigkeiten betreffen gem. § 102 GWB unter anderem die Bereiche Wasser, Elektrizität, Gas und Wärme. Zudem können gem. § 100 (1) Nr. 1 und 2 GWB Sektorenauftraggeber natürliche oder juristische Personen des Privatrechts sein, die eine Sektorentätigkeit gem. § 102 GWB ausüben, wenn diese Tätigkeit auf der Grundlage von besonderen oder ausschließlichen Rechten ausgeübt wird, die von einer zuständigen Behörde gewährt wurden oder öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nr. 1 bis 3 GWB auf diese Personen einzeln oder gemeinsam einen beherrschenden Einfluss ausüben können.

Wie hoch sind die Mindestziele?

Für „saubere leichte Nutzfahrzeuge“ der Klassen M1, M2 und N1 gilt gem. § 6 (1) SaubFahrzeugBeschG in beiden Referenzzeiträumen ein Mindestziel von 38,5 % an der Gesamtanzahl der beschafften leichten Nutzfahrzeuge. Die „sauberen schweren Nutzfahrzeuge“ werden gem. § 6 (2) SaubFahrzeugBeschG in LKW der Fahrzeugklassen N2

und N3 und Busse der Fahrzeugklasse M3 (nur Fahrzeugklasse M3 mit klassischer Aufbauart A oder Klasse I) unterteilt. Für LKW der Fahrzeugklassen N2 und N3 gilt im ersten Referenzzeitraum (02.08.2021 bis 31.12.2025) ein Mindestziel von 10 %, gemessen an der Gesamtanzahl der beschafften schweren Nutzfahrzeuge. Im zweiten Referenzzeitraum (01.01.2026 bis 31.12.2030) gilt ein Mindestziel von 15 %, gemessen an der Gesamtanzahl der beschafften schweren Nutzfahrzeuge

Für „saubere schwere Nutzfahrzeuge“ der Fahrzeugklasse M3 (z.B. Busse) gilt ein Mindestziel von 45 % im ersten Referenzzeitraum und ein Mindestziel von 65 % im zweiten Referenzzeitraum an der Gesamtanzahl der beschafften schweren Nutzfahrzeuge. Von der Anzahl der „sauberen schweren Nutzfahrzeuge“ der Fahrzeugklasse M3 muss gem. § 6 (3) SaubFahrzeugBeschG mindestens die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge gem. § 2 Satz 1 Nr. 6 SaubFahrzeugBeschG darstellen.

2. Vergaberechtliche Fragestellungen

Wann unterliegt eine Fahrzeugbeschaffung gem. § 3 Nr. 1 SaubFahrzeugBeschG dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes?

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz erfasst gem. § 3 Nr. 1 Buchstabe a) und b) SaubFahrzeugBeschG den Kauf, das Leasing oder die Anmietung von Straßenfahrzeugen, sofern die Auftraggeber zur Anwendung eines Vergabeverfahrens nach der Vergabeverordnung oder der Sektorenverordnung verpflichtet sind.

In Abbildung 1 sind alle Voraussetzungen aufgelistet, die erfüllt sein müssen, damit eine Fahrzeugbeschaffung dem Anwendungsbereich Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unterliegt.

Enthält die Fahrzeugbeschaffung Fahrzeuge, auf die § 4 (1) SaubFahrzeugBeschG anzuwenden ist, wie z. B. Tanklöschfahrzeuge, Rettungswagen, Spezialfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Straßeninstandhaltungsfahrzeuge und Fahrzeuge für den Einsatzzweck als Schneepflug, dann unterliegen diese Fahrzeuge nicht dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.

Zudem erfasst das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz Fahrzeugbeschaffungen in Form von Kauf-, Leasing- oder Mietverträgen von Straßenfahrzeugen durch öffentliche

Auftraggeber und Sektorauftraggeber bei denen ein Vergabeverfahren nach der Vergabeverordnung oder der Sektorenverordnung verpflichtend ist.

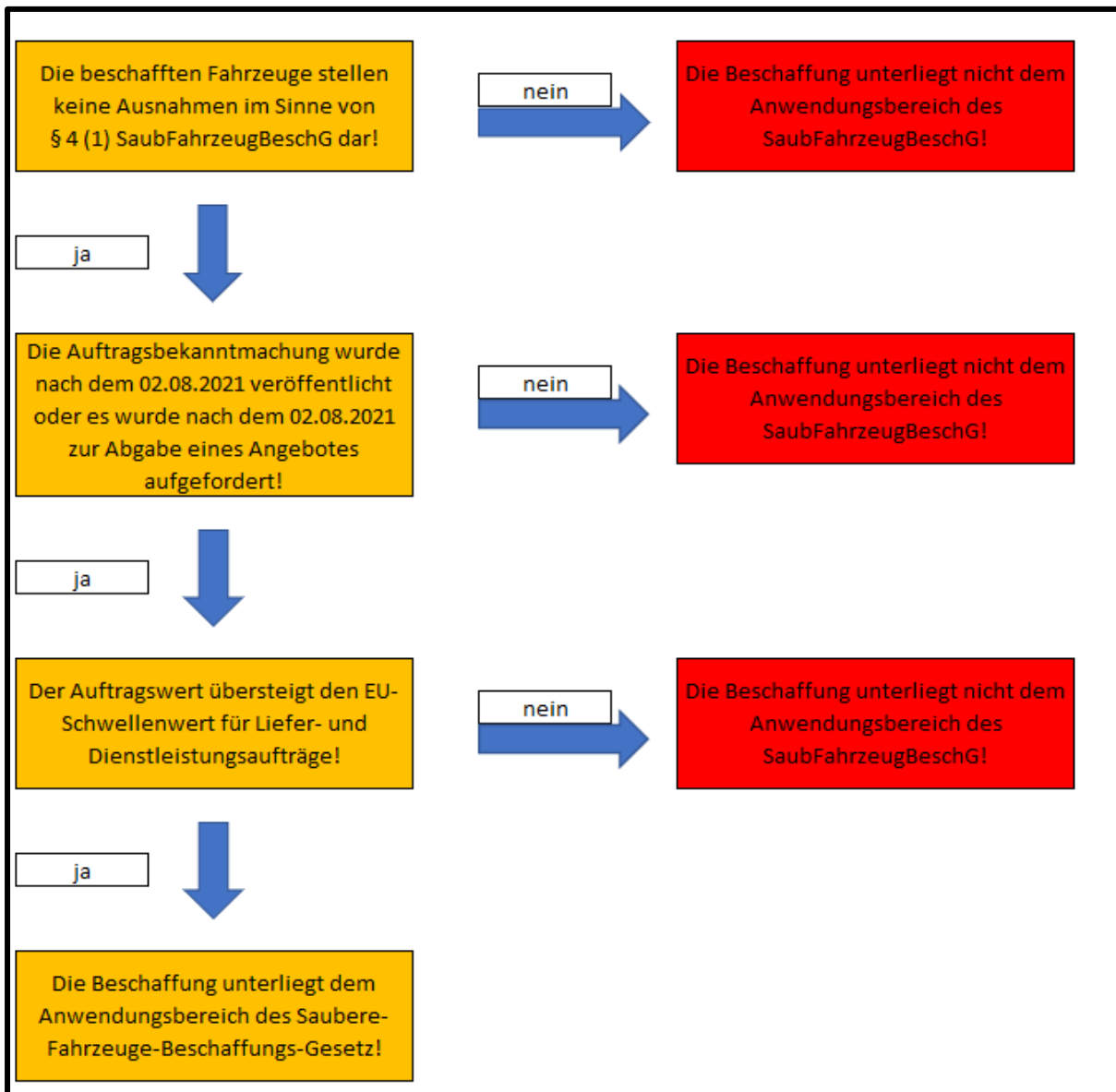


Abbildung 1 Kriterien für Fahrzeugbeschaffungen gem. § 3 Nr. 1 SaubFahrzeugBeschG

Darüber hinaus sind nur die Fahrzeugbeschaffungen für das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz relevant, deren Auftragsbekanntmachung nach dem 02.08.2021 veröffentlicht oder bei denen nach dem 02.08.2021 zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert wurde.

Müssen die Schwellenwerte pro Vergabestelle erreicht werden?

Die EU-Schwellenwerte gelten pro Auftragsbekanntmachung. Für jede neue Auftragsbekanntmachung gelten die EU-Schwellenwerte einzeln.

Ein Fahrzeug, wurde aufgrund der Kostenschätzung nach Vergabeverordnung (VgV) europaweit ausgeschrieben. Aufgrund von Preisschwankungen sank der Preis des Fahrzeugs unterhalb des Schwellenwertes. Muss dieses Fahrzeug bei der Datenerhebung erfasst werden?

Da das Verfahren nach der VgV ausgeschrieben wurde, fällt dieses Fahrzeug in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz.

Mehrere gleichartige Fahrzeuge wurden gemeinsam europaweit ausgeschrieben. Der einzelne Zuschlagspreis pro Fahrzeug liegt jedoch unterhalb des Schwellenwertes. Müssen diese Fahrzeuge erfasst werden, da die Ausschreibung nach VgV erfolgte?

Ausschlaggebend dafür, ob ein Auftrag in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes fällt, ist, dass der Schwellenwert für Liefer- und Dienstleistungsverträge insgesamt als Auftrag überschritten wird. In diesem Fall wurden die Fahrzeuge nach VgV ausgeschrieben, wodurch alle Fahrzeuge, die Teil dieser Ausschreibung waren, gem. § 3 Nr. 1 und 3 SaubFahrzeugBeschG in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz fallen.

Der umgedrehte Fall: Mehrere Fahrzeuge wurden aufgrund der Kostenschätzung national öffentlich ausgeschrieben. Der einzelne Preis je Fahrzeug liegt unterhalb des Schwellenwertes. Aufgrund von unvorhergesehenen Preissteigerungen überschreitet die Summe der Einzelpreise jedoch den Schwellenwert. Werden diese Fahrzeuge erfasst?

Es zählt das ursprünglich verwendete Verfahren. Da zuerst im Unterschwellenbereich nach, z. B. der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) ausgeschrieben wurde, ist diese Beschaffung vom Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz ausgenommen.

Wann unterliegen Vergaben, die unterhalb der EU-Schwellenwerte liegen, dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz?

Grundsätzlich unterliegen Vergaben, deren Auftragswert unterhalb der EU-Schwellenwerte liegen, nicht dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes. Jedoch existieren Vergaben, deren Auftragswert unterhalb der EU-Schwellenwerte liegen, die dennoch dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes unterliegen, wie z. B. nachgerüstete Fahrzeuge im Sinne von § 2 Nr. 7 SaubFahrzeugBeschG. Nachgerüstete Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 7 SaubFahrzeugBeschG können zur Erreichung der Mindestziele beitragen. Dabei kommt es nicht auf den Auftragswert der Nachrüstung an. Unterschwellige Nachrüstungen werden nicht im Amtsblatt der Europäischen Union (EU) veröffentlicht und sind damit, im Rahmen der eigenen TED-Recherche des Landes Thüringen nicht sichtbar.

Sollten öffentliche Auftraggeber im Sinne von § 2 Nr. 1 SaubFahrzeugBeschG oder Sektorenauftraggeber im Sinne von § 2 Nr. 2 SaubFahrzeugBeschG Nachrüstungen im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 7 SaubFahrzeugBeschG vornehmen, dann unterliegen diese Nachrüstungen auch dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. Folglich sind Nachrüstungen im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 7 SaubFahrzeugBeschG in der jährlichen Datenerhebung zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr meldepflichtig. In den Datenerhebungsbögen sind, zusätzlich zur Kategorisierung durch die Fahrzeugklassen, im Feld „Bemerkungen“ die Anzahl und die Fahrzeugklassen der nachgerüsteten Fahrzeuge anzugeben.

Zur Hilfe: Die Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Artikel 2, 3, 4 und 5 der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität erläutert in Frage 20 verschiedene Fallbeispiele im Hinblick auf die Berücksichtigung nachgerüsteter Fahrzeuge.

Es soll ein schweres Fahrzeug gem. Artikel 4 (1) Buchstabe a) Unterbuchstaben iii), Buchstabe b) Unterbuchstaben ii) und iii) der Verordnung (EU) 2018/858 beschafft werden. Aus Kostengründen beabsichtigt die Vergabestelle, ein Fahrzeug mit konventionellem Antrieb zu beschaffen, um dies anschließend mit dem paraffinischen Dieselmotorkraftstoff HVO 100 zu betanken. Wie muss die Ausschreibung gestaltet werden, damit die Fahrzeugbeschaffung als „sauberes schweres Nutzfahrzeug“ gem. § 2 Satz 1 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG gewertet werden kann?

Bei der Ausschreibung, z. B. von Dieselbussen der Fahrzeugklasse M3 klassischer Aufbauart der Klasse I oder der Klasse A, die mit HVO 100 betankt werden soll, sollte darauf geachtet werden, dass die Beabsichtigung der Betankung mit HVO 100 explizit in der Ausschreibungsbekanntmachung festgehalten wird.

Eine Nichtberücksichtigung einer beabsichtigten Betankung mit HVO 100 in der Ausschreibung führt zu einer Einordnung der Dieselbusse als „nicht sauber“ durch die Monitoringstellen. Dies gilt auch für alle anderen schweren Nutzfahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen im Sinne des Artikel 2 Nummer 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betankt werden sollen.

Hinweis: Werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren eingesetzt, so müssen diese nach der Abgasnorm Euro VI oder neuer typgenehmigt sein.

3. Fragen zu Dienstleistungsaufträgen

Wann unterliegt ein Dienstleistungsauftrag über Verkehrsdienste dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes?

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz erfasst nur ausgewählte Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste. Alle CPV-Referenznummern, die dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unterliegen, befinden sich in Anlage 2 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz.

Ein Dienstleistungsauftrag über Verkehrsdienste unterliegt dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes, sofern bei der Ausschreibung des Dienstleistungsauftrages einer der in Anlage 2 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes aufgelisteten CPV-Referenznummern verwendet worden ist.

Darüber hinaus muss entweder die Auftragsbekanntmachung des Dienstleistungsauftrages über Verkehrsdienste nach dem 02.08.2021 veröffentlicht oder nach dem 02.08.2021 zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert worden sein. Eine europaweite Bekanntmachung des Auftrages auf der Vergabeplattform TED ist dabei unumgänglich.

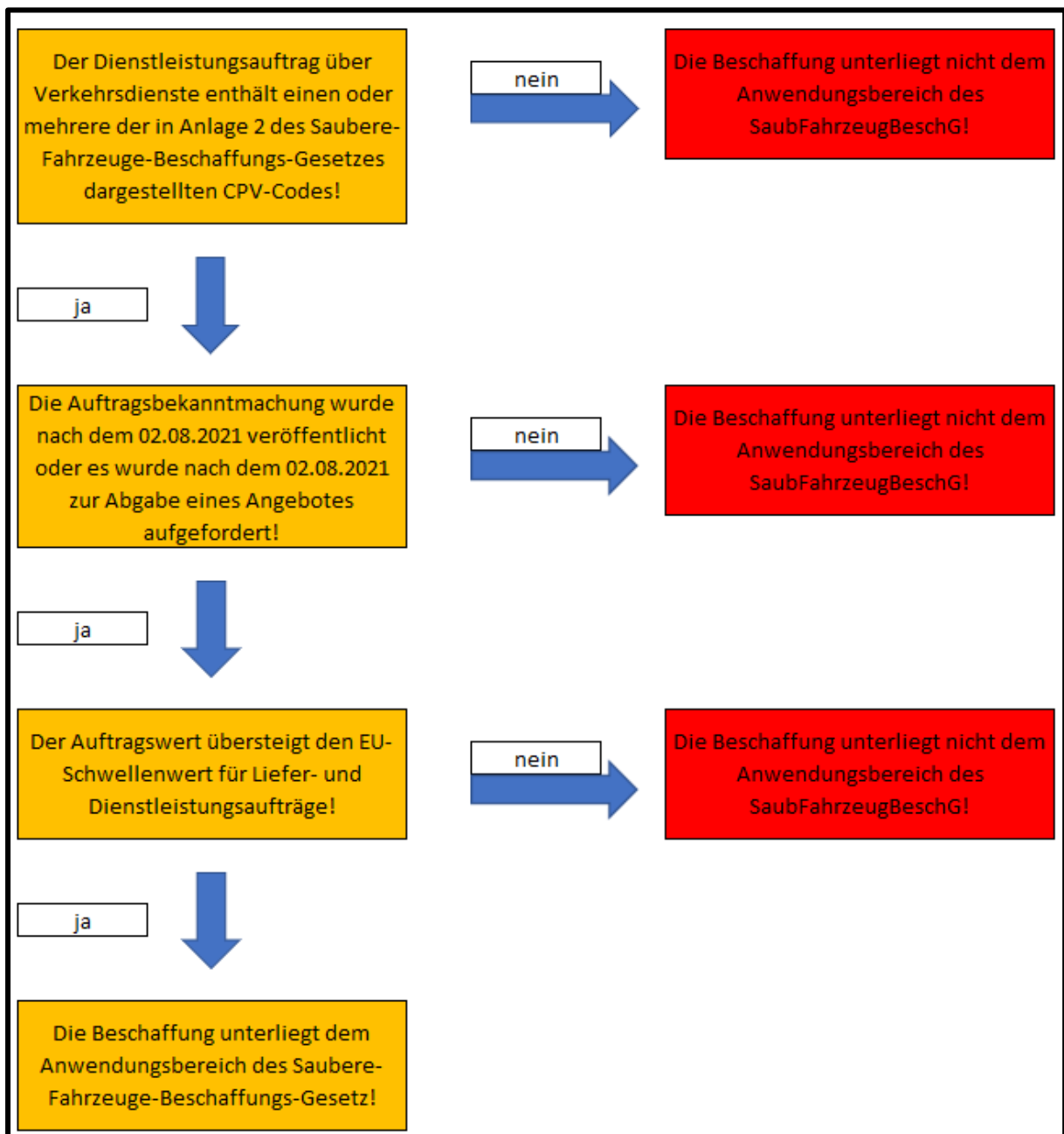


Abbildung 2 Kriterien für Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gem. § 3 Nr. 3 SaubFahrzeugBeschG

Werden alle der in Abbildung 2 aufgelisteten Voraussetzungen erfüllt, unterliegt der Dienstleistungsauftrag über Verkehrsdienste dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.

Wichtig: Bei der Abfrage zu Verkehrsdienstleistungen geht es nur um die vergebenen Verkehrsdienstleistungen und nicht um die erbrachten Verkehrsdienstleistungen.

Enthält der Dienstleistungsauftrag Fahrzeuge, welche Ausnahmen gem. § 4 SaubFahrzeugBeschG, wie z. B. Fahrzeuge zum Transport von Rollstühlen oder Busse der Klasse M3 mit klassischer Aufbauart der Klasse II oder der Klasse B, darstellen, dann sind nur diese Fahrzeuge vom Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ausgenommen.

Beispiel: Es werden Verkehrsdienstleistungen für den Schülerverkehr vergeben. Insgesamt werden in diesem Dienstleistungsauftrag 20 Fahrzeuge verlangt, damit die Beförderung abgesichert ist. Von den 20 Fahrzeugen sind 5 Fahrzeuge, die speziell für den Transport von Rollstühlen konzipiert sind. Dadurch, dass die 5 Fahrzeuge für den Transport von Rollstühlen vom Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG ausgenommen sind, unterliegen nur 15 Fahrzeuge dieses Dienstleistungsauftrages dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes. Nur diese 15 Fahrzeuge sind für die Berechnung der Mindestzielen gem. § 6 SaubFahrzeugBeschG von Relevanz.

Wie sind Fahrzeuge aus einem Dienstleistungsvertrag, dessen Laufzeit beide Referenzzeiträume abdeckt, im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz in die Datenerhebung zu integrieren?

Für eine Einordnung ist der Zeitpunkt der Auftragsvergabe maßgebend. Die Fahrzeuge aus dem Dienstleistungsauftrag sind dem Jahr zuzuordnen, in welchem die Auftragsvergabe stattfand. Auch wenn ein Dienstleistungsvertrag, der während des ersten Referenzzeitraums unterzeichnet wurde, im zweiten Zeitraum möglicherweise noch in Kraft ist, werden die Fahrzeuge, die Gegenstand dieses Vertrags sind, nur für den ersten Zeitraum gezählt. Dabei ist das Mindestziel des ersten Referenzzeitraums maßgebend.

Wie ist mit den bei Dienstleistungen eingesetzten Fahrzeugen des Dienstleistungsunternehmens umzugehen?

Hierbei sind alle Fahrzeuge die pro Beschaffungsvorgang für die Erbringung der Dienstleistung vom Auftragnehmer eingesetzt werden, zu berücksichtigen.

Deswegen ist eine Vereinbarung über die genaue Art (sauber, emissionsfrei und nicht-sauber) und Anzahl dieser Fahrzeuge mit dem Auftragnehmer erforderlich. Die Art und die Anzahl der Fahrzeuge sind bei der Vergabe zu dokumentieren, z. B. im Rahmen einer Abfrage. Diese Dokumentation ist unumgänglich, da ansonsten im Rahmen der Datenerhebung zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz eine rückwirkende Feststellung, der zur Erbringung der Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge, nicht möglich ist.

Im Rahmen des Vergabeverfahrens ist nicht nur auf die gem. § 6 SaubFahrzeugBeschG festgelegten Mindestziele hinzuweisen, sondern auch auf das Einhalten der Mindestziele des Auftragnehmers zu achten und hinzuwirken. Berücksichtigt ein Bieter nicht die Mindestziele, dann werden die Mindestziele gem. § 6 SaubFahrzeugBeschG nicht eingehalten. Folglich ist dieser Bieter bei der Vergabe des Auftrages außer Acht zu lassen.

Es wurden innerhalb des abgefragten Zeitraums Dienstleistungsaufträge gem. § 3 Nr. 2 und 3 SaubFahrzeugBeschG vergeben. Der Dienstleister meldet seinen kompletten Fuhrpark. Eine Bieterabfrage der für die Dienstleistung zu verwendeten Fahrzeugen des Bieters ist nicht erfolgt. Wie ist in dieser Situation zu verfahren?

Wenn keine Abfrage der für die Dienstleistung verwendeten Fahrzeuge des Bieters erfolgte, dann können die Daten im Rahmen der Datenerhebung nicht aufgenommen werden. Bei der Vergabe des Dienstleistungsauftrages wurde das SaubFahrzeugBeschG nicht beachtet.

Für die **zukünftigen Datenerhebungen** zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz ist es wichtig, dass bei den für das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz relevanten Dienstleistungsaufträgen vorher im Rahmen einer Abfrage festgestellt wird, mit welchen Fahrzeugen (Anzahl und Antriebsart) der Dienstleistungsnehmer die Dienstleistung erbringen wird. Diese Abfrage ist zu dokumentieren. Die Abfrage ist bei den jeweiligen zutreffenden, zukünftigen Datenerhebungen zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz in der Tabelle „Dienstleistungen“ anzugeben.

Für die Ausschreibungen ist außerdem wichtig:

Die konkrete Ausschreibung muss so gestaltet sein, dass die Erreichung der Ziele für den jeweiligen öffentlichen Auftraggeber bzw. Sektorenauftraggeber in dem gesamten Referenzzeitraum sichergestellt wird.

Gibt es eine Möglichkeit im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen Dieselbusse „sauber“ einzusetzen?

Dieselbusse gelten als „saubere schwere Nutzfahrzeuge“ gem. § 2 Satz 1 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG, sofern sie mit alternativen Kraftstoffen im Sinne des Artikels 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU 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 werden.

Alternative Kraftstoffe im Sinne des Artikels 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 (ABl. L 114 vom 04.05.2018, S. 1) geändert worden ist, umfassen u. a. synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (einschließlich Biomethan, CNG und Flüssigerdgas) und Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG.

Im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen können Dieselbusse mit alternativen Kraftstoffen, wie z. B. synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen betankt werden, sofern es die technischen Gegebenheiten des Busses zulassen. Dieselbusse, die im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen mit alternativen Kraftstoffen gem. des Artikels 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie 2014/95/EU 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, betankt werden, können nur dann als „saubere schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG gewertet werden, sofern eine verbindliche vertragliche Festlegung einer Betankung von Dieselbussen mit alternativen Kraftstoffen im Dienstleistungsvertrag existiert.

Bei einer Betankung von schweren Nutzfahrzeugen der Klasse M3, N2 und N3 mit flüssigen Biokraftstoffen, synthetischen oder paraffinischen Kraftstoffen, dürfen diese Kraftstoffe gem. § 2 Satz 4 SaubFahrzeugBeschG nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden.

4. Fragen zu Fahrzeugen und Fahrzeugklassen

Was sind die Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2, N3?

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes berücksichtigt gem. 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 Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG die folgenden sechs Fahrzeugklassen:

Fahrzeugklasse	Erläuterung	Bemerkung
M	Die Klasse M umfasst vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge.	
M1	Die Klasse M1 umfasst Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und ohne Stehplätze, unabhängig davon, ob die Anzahl der Sitzplätze auf den Fahrersitz beschränkt ist.	insbesondere Pkw
M2	Die Klasse M2 umfasst Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer Gesamtmasse von höchstens 5 Tonnen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen.	z.B. Transporter
M3	Die Klasse M3 umfasst Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer Gesamtmasse über 5 Tonnen, unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge über Stehplätze verfügen.	Busse (nur Busse mit klassischer Aufbauart Klasse I und Klasse A)
N	Die Klasse N umfasst vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge.	
N1	Die Klasse N1 umfasst Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen.	z.B. Multicar, Kleintransporter
N2	Die Klasse N2 umfasst Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen bis höchstens 12 Tonnen.	z.B. Multicar, Kastenwagen und Kleinlaster (>3,5 t)
N3	Die Klasse N3 umfasst Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen.	LKW (> 12 t)

Abbildung 3 Fahrzeugklassen

Welche Busse unterliegen dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffung-Gesetz?

Gemäß § 4 (2) Nr. 1 und 2 SaubFahrzeugBeschG werden vom Anwendungsbereich Fahrzeuge der Klasse M3 mit klassischer Aufbauart der Klasse I und Fahrzeuge der Klasse M3 mit klassischer Aufbauart der Klasse A abgedeckt.

Wichtig: Das Gesetz bezieht sich auf die Bauart der Busse und nicht auf deren Einsatzgebiet.

Somit ist bei der Beurteilung, ob ein Bus in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes fällt, die Bauart des Busses und nicht deren Einsatzgebiet (Überlandverkehr, Stadtverkehr) zu berücksichtigen. Die Fahrzeugklasse und die Bauart des Busses sind im Fahrzeugschein des Busses ausgewiesen.

Die in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs angegebenen Emissionswerte für die Anzahl ultrafeiner Partikel (PN) in #/km und Stickoxide (Nox) für den praktischen Fahrbetrieb (RDE) sind deckungsgleich zu den Emissionsgrenzwerten des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Ist das Fahrzeug als sauberes leichtes Nutzfahrzeug einzuordnen?

Ein Fahrzeug gilt als „sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ im 1. Referenzzeitraum, wenn es gem. § 2 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG die Auspuffemissionen von 50 CO₂g/km nicht übersteigt **und** dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb von 80% der Emissionsgrenzwerte gemäß Anlage I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 liegt. Übersteigt ein Parameter die zulässigen Grenzwerte, gilt das Fahrzeug nicht als sauber. Der jeweilige Stickoxidausstoß (Nox) befindet sich im Punkt 48.2 der Übereinstimmungserklärung des Fahrzeugs. Es ist darauf hinzuweisen, dass dies vom Hersteller festgelegte Werte sind. Ist dieser Wert höher als der Wert, welcher im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegt wurde, dann ist das Fahrzeug nicht als sauber zu kategorisieren.

Wie sind Geländefahrzeuge (z.B. M1G) im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes zu beurteilen?

Die Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) legt in diesem Zusammenhang fest, dass das Symbol „G“ für Geländefahrzeuge mit dem Symbol der jeweils geltenden Fahrzeugklasse, hier „M“ oder „N“, kombiniert wird. So wird beispielsweise ein Fahrzeug der Klasse N1, das als Geländefahrzeug verwendet werden kann, mit N1G bezeichnet.

Eine eindeutige Zuordnung der vom Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes betroffenen EG-Fahrzeugklassen ist so möglich.

In diesem Zusammenhang können auch Geländefahrzeuge dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unterliegen, sofern sie nicht gem. § 4 SaubFahrzeugBeschG vom Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz ausgenommen sind.

Wie sind im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz selbstfahrende Arbeitsmaschinen oder auch andere Fahrzeuge zu werten, die weder zur Personen- noch zur Güterbeförderung geeignet sind und nur für die Verrichtung von Arbeiten entwickelt wurden?

Dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unterliegen gem. § 2 Nr. 4 und 5 SaubFahrzeugBeschG nur Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2, N3. Das sind Fahrzeuge, welche zur Personen- und Güterbeförderung ausgelegt sind.

Gemäß § 2 Nr. 17 Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) werden selbstfahrende Arbeitsmaschinen, als Kraftfahrzeuge definiert, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind. Es genügt dabei, dass die Fahrzeuge zumindest auch für solche Zwecke konstruiert und gebaut wurden.

Folglich werden selbstfahrende Arbeitsmaschinen als Ausnahme im Sinne von § 4 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG geführt und unterliegen somit nicht dem Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz.

Auch Straßeninstandhaltungsfahrzeuge und Fahrzeuge für den Einsatzzweck als Schneepflug (z.B. Unimog) stellen Ausnahmen im Sinne von § 4 (1) Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG dar, sofern diese Fahrzeuge gem. Buchstabe a) für die Verrichtung von Arbeiten entwickelt und gebaut wurden und die bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und gem. Buchstabe b) keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind.

Wann gilt ein Fahrzeug der Klasse M1, der Klasse M2 und der Klasse N1 im Sinne des Artikels 4 (1) Buchstabe a) Unterbuchstabe i),ii) der Verordnung (EU) 2018/858 und im Sinne des Artikels 4 (1) Buchstabe b) Unterbuchstabe i) der Verordnung (EU) 2018/858 als “sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ gem. § 2 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG ?

Im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG ist ein „sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M1, M2 oder N1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) Unterbuchstabe i) und ii), Buchstabe b) Unterbuchstabe i) der Verordnung (EU) 2018/858, dessen Auspuffemissionen in der Abbildung 4 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. Dies gilt z. B. für Pkw.

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.

¹ Angegebene maximale Emissionswerte für die Anzahl ultrafeiner Partikel (PN) in #/km und Stickoxide (NOx) in mg/km im praktischen Fahrbetrieb (RDE), wie in Nummer 48.2. der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, gemäß Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung sowohl für vollständige als auch für innerstädtische RDE-Fahrten.

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

Beispiel:

Ein Hybrid-Fahrzeug unterschreitet den Wert von 50 CO₂ g/km. Gemäß Punkt 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs stößt dieser im praktischen Fahrbetrieb 60 mg/km an Stickoxiden aus.

Da es sich in diesem Beispiel um ein Fahrzeug mit Fremdzündungsmotor der Schadstoffklasse Euro-6 handelt, hat dieses gemäß Anhang I Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einen Emissionsgrenzwert (NOx) von 60 mg/km.

Um als „sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ gemäß § 2 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG zu gelten, darf dieser einen maximalen Stickoxidwert von 80 % des im Anhang I Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Emissionsgrenzwertes besitzen. In diesem Beispiel ist ein maximaler Stickoxidwert von 48 mg/km gestattet, um als „sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ gemäß § 2 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG kategorisiert zu werden.

Der für das Fahrzeug ausgewiesene Stickoxidwert aus Punkt 48.2 der Übereinstimmungserklärung (60 mg/km) übersteigt den maximalen Stickoxidwert von 48 mg/km. Somit ist nur eine der beiden Bedingungen erfüllt. Das Fahrzeug kann dadurch nicht als „sauberes leichtes Nutzfahrzeug“ gemäß § 2 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG kategorisiert werden.

Abbildung 4 Einordnung "saubere leichte Fahrzeuge"

Wann gilt ein Fahrzeug der Klasse M3, der Klasse N2 und der Klasse N3 im Sinne des Artikels 4 (1) Buchstabe a) Unterbuchstabe iii) der Verordnung (EU) 2018/858 und im Sinne des Artikels 4 (1) Buchstabe b) Unterbuchstabe ii), iii) der Verordnung (EU) 2018/858 als "sauberes schweres Nutzfahrzeug" gem. § 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG?

Im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG ist ein „sauberes schweres Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M3, N2 oder N3 nach 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 des Artikels 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.

Mit der Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, die am 28.05.2024 in Kraft getreten ist, wurden die Vorgaben für ein „sauberes schweres Nutzfahrzeug“ im Sinne von § 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG weiter konkretisiert.

Gemäß § 2 Satz 2 SaubFahrzeugBeschG dürfen Fahrzeuge, die nur mit flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden, die die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualität von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen, als „saubere schwere Nutzfahrzeuge“ im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG eingeordnet werden.

Gemäß § 2 Satz 3 SaubFahrzeugBeschG gilt ein Fahrzeug als nicht sauberes schweres Nutzfahrzeug, sofern es mit Biokraftstoffen betrieben wird, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden (z. B. Soja oder Palmöl) bei denen entsprechend Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2018/2001 eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebietes auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist.

Darüber hinaus gilt ein Fahrzeug nicht als sauberes schweres Nutzfahrzeug, sofern es mit paraffinischen Dieselmotoren betrieben wird, die aus fossilen Rohstoffen erzeugt wurden oder sofern es mit strombasierten paraffinischen Dieselmotoren betrieben wird, die aus fossilen Rohstoffen oder mit fossiler Energie erzeugt wurden (§ 2 Satz 3 Nr. 2,3 SaubFahrzeugBeschG).

Bei schweren Fahrzeugen, die mit flüssigen Biokraftstoffen, synthetischen oder paraffinischen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe gem. § 2 Satz 4 SaubFahrzeugBeschG nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden.

Hinweis: Werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren eingesetzt, so müssen diese nach der Abgasnorm Euro VI oder neuer typgenehmigt sein.

Wann gilt ein schweres Nutzfahrzeug als „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 6 SaubFahrzeugBeschG?

§ 2 Satz 1 Nr. 6 SaubFahrzeugBeschG unterscheidet hierbei zwischen einem „sauberen schweren Nutzfahrzeug“ mit und ohne Verbrennungsmotor. Abbildung 5 stellt dar, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit ein schweres Nutzfahrzeug als „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ im Sinne von § 2 Satz 1 Nr. 6 SaubFahrzeugBeschG eingeordnet werden kann.

Fahrzeugklasse	„emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“	
M ₃	ohne Verbrennungs- motor	mit Verbrennungsmotor < 1 g CO ₂ /kWh oder < 1 g CO ₂ /km
N ₂		
N ₃		

Abbildung 5 Voraussetzung "emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug"