

The background of the slide is a photograph of a historic building, likely a university building, featuring a prominent clock tower with a blue roof and white clock faces. The building is surrounded by lush green trees, and the scene is captured in bright daylight. A semi-transparent white box is overlaid on the center of the image, containing the text.

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz: Europarechtliche Grundlagen und nationale Umsetzung

A. Einleitung

- hohe Umweltrelevanz des Straßenverkehrs
- öffentliche Hand wichtiger Nachfrager von Kraftfahrzeugen
- Regelungen über Fahrzeugbeschaffung seit 2009

B. Überkommene Rechtslage im Überblick

- § 68 VgV (a.F.) Beschaffung von Straßenfahrzeugen
 - (1) *Der öffentliche Auftraggeber muss bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen Energieverbrauch und Umweltauswirkungen berücksichtigen. Zumindest müssen hierbei folgende Faktoren, jeweils bezogen auf die Gesamtkilometerleistung des Straßenfahrzeugs im Sinne der Tabelle 3 der Anlage 2, berücksichtigt werden:*
 1. *Energieverbrauch,*
 2. *Kohlendioxid-Emissionen,*
 3. *Emissionen von Stickoxiden,*
 4. *Emissionen von Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und*
 5. *partikelförmige Abgasbestandteile.*
 - (2) *Der öffentliche Auftraggeber erfüllt die Verpflichtung nach Absatz 1 zur Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen, indem er*
 1. *Vorgaben zu Energieverbrauch und Umweltauswirkungen in der Leistungsbeschreibung macht oder*
 2. *den Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenfahrzeugen als Zuschlagskriterien berücksichtigt.*

(3) Sollen der Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenfahrzeugen finanziell bewertet werden, ist die in Anlage 3 definierte Methode anzuwenden. Soweit die Angaben in Anlage 2 dem öffentlichen Auftraggeber einen Spielraum bei der Beurteilung des Energiegehaltes oder der Emissionskosten einräumen, nutzt der öffentliche Auftraggeber diesen Spielraum entsprechend den lokalen Bedingungen am Einsatzort des Fahrzeugs.

(4) Von der Anwendung der Absätze 1 bis 3 sind Straßenfahrzeuge ausgenommen, die für den Einsatz im Rahmen des hoheitlichen Auftrags der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehren und der Polizeien des Bundes und der Länder konstruiert und gebaut sind (Einsatzfahrzeuge). Bei der Beschaffung von Einsatzfahrzeugen werden die Anforderungen nach den Absätzen 1 bis 3 berücksichtigt, soweit es der Stand der Technik zulässt und hierdurch die Einsatzfähigkeit der Einsatzfahrzeuge zur Erfüllung des in Satz 1 genannten hoheitlichen Auftrags nicht beeinträchtigt wird.

- Parallelregelung für Sektorenauftraggeber in § 59 SektVO (a.F.)
- Punktuell landesrechtliche Ergänzungen, vgl. § 2 Abs. 7 S. 3 ThürÖPNVG:

C. Aktuelle Vorgaben

I. Richtlinie 2009/33/EG n.F. („CVD“)

- Neufassung der Richtlinie 2009/33/EG durch die 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
- seither: „Richtlinie über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität“
- grundlegender Wechsel des Regelungsansatzes

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

- Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161
- Geltung seit 2. August 2021
- Ersetzung von § 68 VgV und § 59 SektVO

III. Wesentliche Inhalte

CVD	SaubFahrzeugBeschG
<p data-bbox="338 268 795 307">Artikel 1 Gegenstand und Ziele</p> <p data-bbox="338 357 942 1056">Gemäß dieser Richtlinie haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber dazu verpflichtet sind, beim Kauf bestimmter Straßenfahrzeuge die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und bestimmter Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer, zu berücksichtigen, um den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern und zu beleben und den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Europäischen Union zu verbessern.</p>	<p data-bbox="981 268 1528 307">§ 1 Allgemeiner Anwendungsbereich</p> <p data-bbox="981 357 1580 878">(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.</p>

CVD	SaubFahrzeugBeschG
<p>Artikel 3 Anwendungsbereich</p> <p>(1) Diese Richtlinie gilt für die Beschaffung im Wege von:</p> <p>a) Verträgen über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Ratenkauf von Straßenfahrzeugen, die durch öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber vergeben werden, soweit sie zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates verpflichtet sind;</p> <p>b) öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates, die die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße über einen von den Mitgliedstaaten festzulegenden Schwellenwert hinaus zum Gegenstand haben, der den in Artikel 5 Absatz 4 jener Verordnung festgelegten Schwellenwert nicht übersteigt;</p> <p>c) Dienstleistungsaufträgen über Verkehrsdienste gemäß Tabelle 1 des Anhangs dieser Richtlinie, soweit die öffentlichen Auftraggeber bzw. Auftraggeber zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2014/24/EU bzw. 2014/25/EU verpflichtet sind;</p>	<p>§ 3 Sachlicher Anwendungsbereich</p> <p>Dieses Gesetz gilt für die Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber durch</p> <p>1. Verträge über den Kauf, das Leasing oder die Anmietung von Straßenfahrzeugen, sofern die Auftraggeber zur Anwendung eines der folgenden Vergabeverfahren verpflichtet sind:</p> <p>a) einem Vergabeverfahren nach der Vergabeverordnung oder</p> <p>b) einem Vergabeverfahren nach der Sektorenverordnung.</p> <p>2. Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ..., die die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen gemäß § 2 Nummer 3 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 2 zum Gegenstand haben; ...</p> <p>3. Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gemäß der Tabelle der Anlage 2, sofern die Auftraggeber zur Anwendung eines der folgenden Vergabeverfahren verpflichtet sind:</p> <p>a) einem Vergabeverfahren nach der Vergabeverordnung oder</p> <p>b) einem Vergabeverfahren nach der Sektorenverordnung.</p>

CVD	SaubFahrzeugBeschG
<p>Artikel 5 Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe</p> <p>(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen gemäß Artikel 3 den Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe entspricht, die für saubere leichte Nutzfahrzeuge in Tabelle 3 des Anhangs und in Bezug auf saubere schwere Nutzfahrzeuge in Tabelle 4 des Anhangs festgelegt sind. Diese Ziele werden ausgedrückt als Mindestprozentsatz sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Straßenfahrzeuge, die insgesamt unter alle in Artikel 3 genannten Verträge fallen, die zwischen dem 2. August 2021 und dem 31. Dezember 2025 für den ersten Bezugszeitraum und zwischen dem 1. Januar 2026 und dem 31. Dezember 2030 für den zweiten Bezugszeitraum vergeben wurden.</p>	<p>§ 5 Einhaltung von Mindestzielen</p> <p>(1) Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber haben bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele insgesamt einzuhalten. Die Mindestziele bestimmen sich als Mindestprozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge und sauberer schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der gemäß § 3 in dem jeweiligen Referenzzeitraum beschafften sauberen leichten oder sauberen schweren Nutzfahrzeuge.</p>

CVD	SaubFahrzeugBeschG
<p data-bbox="338 197 850 268">Artikel 5 Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe</p> <p data-bbox="338 311 937 645">(3) Fahrzeuge, die aufgrund einer Nachrüstung der Definition für saubere Fahrzeuge nach Artikel 4 Nummer 4 oder für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge nach Artikel 4 Nummer 5 entsprechen, können für die Zwecke der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe als saubere Fahrzeuge bzw. emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge gezählt werden.</p>	<p data-bbox="981 197 1580 231">§ 6 Geltung und Berechnung von Mindestzielen</p> <p data-bbox="981 311 1584 574">(7) Nachgerüstete Fahrzeuge können bei der Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für den Anteil sauberer leichter Nutzfahrzeuge, sauberer schwerer Nutzfahrzeuge oder emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl beschaffter leichter und schwerer Nutzfahrzeuge berücksichtigt werden.</p>

CVD	SaubFahrzeugBeschG
<p>Artikel 5 Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe</p> <p>(2) Für die Berechnung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe ist das zu berücksichtigende Datum der öffentlichen Auftragsvergabe das Datum, an dem das Vergabeverfahren durch die Vergabe des Auftrags abgeschlossen wird.</p> <p>(4) Bei Aufträgen gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a wird bei der Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe die Zahl der im Rahmen jedes einzelnen Auftrags durch Kauf, Leasing, Miete oder Ratenkauf beschafften Straßenfahrzeuge berücksichtigt.</p> <p>(5) Bei Aufträgen gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und c wird bei der Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe die Zahl der Straßenfahrzeuge berücksichtigt, die für die Erbringung der Dienstleistung im Rahmen jedes Auftrags verwendet werden sollen. ...</p>	<p>§ 6 Geltung und Berechnung von Mindestzielen</p> <p>(4) Für die Berechnung der Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge ist das zu berücksichtigende Datum der Vergabe des öffentlichen Auftrags das Datum, an dem der Zuschlag erteilt wird.</p> <p>(5) Bei Verträgen nach § 3 Nummer 1 wird für die Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge die Anzahl der im Rahmen jedes einzelnen Vertrages durch Kauf, Leasing oder Anmietung beschafften Straßenfahrzeuges berücksichtigt.</p> <p>(6) Bei Aufträgen nach § 3 Nummer 2 und 3 wird für die Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge die Anzahl der Straßenfahrzeuge berücksichtigt, die für die Erbringung der Dienstleistung im Rahmen des betreffenden Auftrags eingesetzt werden sollen.</p>

Artikel 5 Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe

(7) Die Mitgliedstaaten können höhere nationale Ziele oder strengere als die im Anhang genannten Anforderungen anwenden oder ihren öffentlichen Auftraggebern oder Auftraggebern gestatten, solche höheren Ziele bzw. strengeren Anforderungen anzuwenden.

§ 5 Einhaltung von Mindestzielen

(2) Die Länder haben die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber zu überwachen. Die Länder können für ihren Zuständigkeitsbereich zulassen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele nicht einhalten müssen, soweit die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber innerhalb des Landes übererfüllt werden. Die Länder können zur Einhaltung der Mindestziele auch Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abschließen. Dabei müssen die Mindestziele nach § 6 innerhalb des jeweiligen Landes insgesamt eingehalten werden.

(3) Für die Einhaltung der Mindestziele können die Länder für ihren Zuständigkeitsbereich bei einer vorliegenden Untererfüllung oder Übererfüllung der Mindestziele zum Ausgleich ein gemeinsames Mindestziel bilden. Dabei können die Länder zur Einhaltung eines gemeinsamen Mindestziels auch Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abschließen. Ein von den Ländern gemeinsam gebildetes Mindestziel muss das Erreichen der Mindestziele für alle in die Berechnung einbezogenen Länder sicherstellen. Die nähere Ausgestaltung des Verfahrens zur Bildung eines gemeinsamen Mindestziels kann im Wege einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den betroffenen Ländern geregelt werden.

CVD	SaubFahrzeugBeschG
<p>Auszug aus dem Anhang (betr. Deutschland)</p> <p>Tabelle 3: Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für den Anteil sauberer leichter Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 an der Gesamtzahl leichter Nutzfahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, auf Mitgliedstaatsebene Ab dem 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025: 38,5 % Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030: 38,5 %</p> <p>Tabelle 4: Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für den Anteil sauberer schwerer an der Gesamtzahl schwerer Nutzfahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, auf Mitgliedstaatsebene Lkw (Fahrzeugklasse N2 und N3) Ab dem 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025: 10 % Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030: 15 % Busse (Fahrzeugklasse M3) Ab dem 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025: 45 % Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030: 65 %</p>	<p>§ 6 Geltung und Berechnung von Mindestzielen</p> <p>(1) Bei der Beschaffung sauberer leichter Nutzfahrzeuge gelten für den Referenzzeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 sowie vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 die in der Anlage 1 jeweils genannten Emissionsgrenzwerte. Für den Anteil dieser Fahrzeuge an der Gesamtzahl der beschafften leichten Nutzfahrzeuge gilt in beiden Referenzzeiträumen jeweils ein Mindestziel von 38,5 Prozent. Die weitergehenden Verpflichtungen für die Bundesverwaltung bleiben davon unberührt.</p> <p>(2) Bei der Beschaffung sauberer schwerer Nutzfahrzeuge gelten für ihren Anteil an der Gesamtzahl der beschafften schweren Nutzfahrzeuge folgende Mindestziele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025: <ol style="list-style-type: none"> a) für LKW der Fahrzeugklassen N2 und N3 10 Prozent, b) für Busse der Fahrzeugklasse M3 45 Prozent, 2. im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030: <ol style="list-style-type: none"> a) für LKW der Fahrzeugklassen N2 und N3 15 Prozent, b) für Busse der Fahrzeugklasse M3 65 Prozent.

CVD	SaubFahrzeugBeschG
<p data-bbox="338 197 904 229">Auszug aus dem Anhang (betr. Deutschland)</p> <p data-bbox="338 272 948 682">Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse muss durch die Beschaffung von emissionsfreien Bussen im Sinne von Artikel 4 Nummer 5 erfüllt werden. 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.</p>	<p data-bbox="979 197 1580 229">§ 6 Geltung und Berechnung von Mindestzielen</p> <p data-bbox="979 272 1576 458">(3) Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse nach Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b muss durch die Beschaffung emissionsfreier Busse im Sinne des § 2 Nummer 6 erfüllt werden.</p>

CVD	SaubFahrzeugBeschG
	<p data-bbox="981 197 1508 229">§ 7 Aufgaben des Bundes und der Länder</p> <p data-bbox="981 272 1586 611">(1) Der Bund und die Länder stellen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich sicher, dass die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber insgesamt die Mindestziele für die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen einhalten. Die Länder erstellen dabei jährlich einen Bericht an den Bund über die Erfüllung ihrer Aufgaben im Sinne des § 5 Absatz 2 und 3.</p> <p data-bbox="981 615 1586 915">(2) Der Bund erlässt Verwaltungsvorschriften, die sicherstellen, dass die in § 5 benannten Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes erreicht werden. Dabei werden auch Verpflichtungen für die Bundesverwaltung nach dem Bundesklimaschutzgesetz und dem Klimaschutzprogramm 2030 berücksichtigt.</p> <p data-bbox="981 919 1586 1025">(3) Weitergehende Verpflichtungen für die Bundesverwaltung führen zu einem Übertreffen der Mindestziele.</p>

D. Analyse

I. Bedeutung der Beschaffungsregeln im Kontext

1. Vergaberecht

- Ausdruck ökologischer/klimaschutzorientierter Vergabe
- Einschränkung des Leistungsbestimmungsrechts des öffentlichen Auftraggebers
- anders als zuvor keine eindeutigen Vorgaben über die Berücksichtigung der Emissionen zu beschaffender Fahrzeuge im Vergabeverfahren
- Zielerreichung wird i.d.R. (zwingende) Vorgaben in der Leistungsbeschreibung an Emissionseigenschaften erforderlich machen
- alternative Berücksichtigung als umweltbezogene Wertungskriterien weiter möglich

2. Klimaschutzrecht

- Minderungsziele für den Verkehrssektor, § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 KSG
- klimaneutrale Bundesverwaltung, § 15 Abs. 2 S. 1 KSG
Die Klimaneutralität der Bundesverwaltung soll insbesondere durch ... die Wahl möglichst klimaschonender Verkehrsmittel erreicht werden.
- klimafreundlicher Verkehr, z.B. § 5 Abs. 1 ThürklimaG
Die Entwicklung des Verkehrssektors in Richtung nachhaltige Mobilität soll dem Grundsatz des Vermeidens von Verkehr, des Verlagerns auf umweltfreundliche Verkehrsarten und des Verbesserns folgen. Ziel ist es, die Treibhausgasbilanz des Verkehrssektors ... zu verbessern und den Verbrauch fossiler Energie systematisch, auch durch den Wechsel auf erneuerbare Energien, zu reduzieren. Die Landesregierung unterstützt und führt Maßnahmen durch, die diesem Ziel dienen, und nimmt selbst eine Vorbildfunktion ein.

3. Fahrzeugzulassungsrecht

- stetige Herabsatzung der Grenzwerte für zulässige Emissionen im Hinblick auf die Typgenehmigung
- weitere technische Vorgaben zur Herstellung der Umweltverträglichkeit
- wichtige Rechtsgrundlagen
 - VO (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge
 - VO (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge
 - VO (EG) Nr. 443/2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
 - VO (EG) Nr. 595/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen
 - Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge
 - Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
- Ausblick: weitere Verschärfung der Emissionsvorgaben → „Verbrennerausstieg“

II. Normative Ausgestaltung

- EU
 - Subsidiarität statt Durchregulierung
 - Beschränkung auf Zielvorgaben = Problemverschiebung
- Bund
 - 1:1-Umsetzung = partielle Regelungsverweigerung
 - Effektivität der Umsetzung fraglich
- Länder
 - Gesamtverantwortung bei begrenzten Kompetenzen = Regelungsausfall
 - unklares Instrument der Verbändevereinbarung

III. Konsequenzen für öffentliche Auftraggeber

- Fahrzeugbeschaffung erfolgt in „normalen“ Vergabeverfahren
- Notwendigkeit eines Beitrags zur Erreichung der Landesziele
- erhebliche Spielräume und Unsicherheiten
 - einzelner Auftraggeber vs. Gesamtheit der Auftraggeber
 - Möglichkeit des Ausgleichs
 - Grundlage und Konsequenzen
 - Auswirkungen erfolgter Kontingentüberschreitungen auf andere Auftraggeber
 - Einzelvergabe vs. Beschaffungen innerhalb bestimmter Zeiträume
 - Planbarkeit
 - Marktverfügbarkeit der benötigten Fahrzeuge
 - Bedeutung begrenzter finanzieller Mittel (insb. bei verkehrswendebedingter Verkehrsausweitung)?

E. Fazit

- rechtssichere Anwendung des Rechtsrahmens kaum möglich
- Erreichung der ökologischen Ziele aus diesem heraus fraglich
- finanzielle Aspekte ungeklärt
- de facto Zwang zur klimafreundliche(re)n Beschaffung bei neuen Fahrzeugen mangels Verfügbarkeit anderer Fahrzeuge aufgrund Typenzulassungsvorgaben



—
Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!