

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

**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**

(2020/C 352/01)

Einführung

Zweck dieser Bekanntmachung ist die Bereitstellung von Leitlinien für nationale Behörden, öffentliche Auftraggeber, Auftraggeber und Betreiber für die Anwendung der Artikel 2, 3, 4 und 5 der Richtlinie über saubere Fahrzeuge (Richtlinie 2009/33/EG⁽¹⁾) über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, geändert durch die Richtlinie (EU) 2019/1161⁽²⁾).

Sie gibt einen Überblick über häufig gestellte Fragen zur Umsetzung und Durchführung dieser Bestimmungen, insbesondere zum Anwendungsbereich der Richtlinie, zur Definition von „sauberen Fahrzeugen“, zu den Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe, zur Zählung der Fahrzeuge und zur Nutzung der Datenbank Tenders Electronic Daily (TED) im Rahmen verschiedener Vergabeszenarien (z. B. nachgerüstete Fahrzeuge, Ersatz von Fahrzeugen im Rahmen bestehender Verträge usw.).

Diese Bekanntmachung ist in Verbindung mit anderen einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie zu lesen. Sie präzisiert Bestimmungen, die bereits in den geltenden Rechtsvorschriften enthalten sind, erweitert in keiner Weise die sich aus diesen Rechtsvorschriften ergebenden Verpflichtungen und führt auch keine zusätzlichen Anforderungen an die betroffenen zuständigen Behörden und Betreiber ein.

Diese Bekanntmachung dient lediglich der Unterstützung der öffentlichen Auftraggeber, der Auftraggeber, der Verkehrsunternehmen und der zuständigen nationalen Behörden bei der Anwendung der Richtlinie. Die in dieser Bekanntmachung geäußerten Ansichten können künftigen Standpunkten der Kommission in dieser Angelegenheit nicht vorgreifen. Für die Auslegung des Unionsrechts ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.

Fragen zum Anwendungsbereich der Richtlinie

1. *In Tabelle 1 im Anhang der Richtlinie ist in der Liste der in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallenden Dienstleistungen die Abholung von Siedlungsabfällen aufgeführt. Sind Fahrzeuge für die Abholung von Siedlungsabfällen nicht gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen?*

Gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a sind unter anderem die in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858⁽³⁾ über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge genannten Fahrzeuge vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen, d. h. „Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Ausführung von Arbeiten konstruiert und gebaut sind und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind.“

Fahrzeuge für die Abholung von Siedlungsabfällen fallen nicht in diese Kategorie. Sie sind in der Regel als Fahrzeuge der Klasse N₂ oder N₃ gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt. Daher sind sie nicht vom Anwendungsbereich der Richtlinie über saubere Fahrzeuge ausgenommen.

⁽¹⁾ ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1.

2. Können alle Fahrzeuge, die z. B. von Streitkräften oder der Polizei eingesetzt werden, von der Richtlinie ausgenommen werden?

Nein. Gemäß Artikel 2 der Richtlinie in Verbindung mit den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/858 können nur Fahrzeuge ausgenommen werden, die „eigens (für den Einsatz durch diese Dienste) konstruiert und gebaut oder angepasst“ wurden. So kann beispielsweise ein Polizeitransporter mit Spezialausrüstung und Blinklicht ausgenommen werden, während ein normaler Kleintransporter, der von den Polizeidienststellen für die Beförderung von Dokumenten von einer Dienststelle zu einer anderen eingesetzt wird, nicht von der Richtlinie ausgenommen werden kann.

3. Wenn die Polizei reguläre Fahrzeuge mit der Absicht beschafft, sie speziell für ihre Zwecke anzupassen (d. h. in einer eigenen Werkstatt), fällt dies unter die Richtlinie oder nicht? Wenn die Polizei ein reguläres Fahrzeug erwirbt und in diesem (oder in einem gesonderten) Vergabeverfahren auch Dienstleistungen vergibt, die zu einer spezifischen Anpassung führen, fällt die Beschaffung des Fahrzeugs dann unter die Richtlinie oder nicht?

Im ersten Fall — Beschaffung von Standardfahrzeugen, die intern angepasst werden — betrifft die Beschaffung ein Fahrzeug, das nicht „eigens (für den Einsatz durch die Polizei) konstruiert und gebaut oder angepasst“ wurde. Daher kann diese Beschaffung nicht vom Anwendungsbereich der Richtlinie über saubere Fahrzeuge ausgenommen werden.

Im zweiten Fall — Beschaffung eines Fahrzeugs und dessen anschließende Anpassung an die besonderen Erfordernisse der Dienstleistungen — können die beschafften Fahrzeuge, wenn Fahrzeug und Anpassungsleistungen im selben Verfahren beschafft werden, als „eigens angepasst“ betrachtet und daher vom Anwendungsbereich ausgenommen werden. Werden die Anpassungsleistungen jedoch separat in Auftrag gegeben, so erfüllt die Beschaffung des Fahrzeugs nicht die in Artikel 2 der Richtlinie genannten Kriterien und kann daher nicht vom Anwendungsbereich ausgenommen werden.

In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass in der Richtlinie die nationalen Mindestziele als Mindestanteil sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der in einem Mitgliedstaat beschafften Fahrzeuge definiert sind. Selbst wenn eine bestimmte Gruppe von Fahrzeugen in ihren Anwendungsbereich fällt, schreibt die Richtlinie nicht automatisch einen Mindestprozentsatz für ihre Beschaffung vor. In den obigen Beispielen kann der Mitgliedstaat selbst dann, wenn die Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, beschließen, keine Zielvorgabe für ihre Beschaffung festzulegen, und sicherstellen, dass das nationale Ziel erreicht wird, indem die Ziele für andere Flotten entsprechend angehoben werden. Weitere Einzelheiten zu diesem Aspekt sind den Antworten auf Fragen zu den nationalen Zielen zu entnehmen.

4. Gilt die Richtlinie auch für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die im Wege der Direktvergabe im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007⁽⁴⁾ über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vergeben werden?

Ja. Nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie fallen öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, 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, in den Anwendungsbereich der Richtlinie, unabhängig davon, welches Verfahren für ihre Vergabe angewandt wird (wettbewerbliches Vergabeverfahren oder Direktvergabe).

In diesem Zusammenhang ist klarzustellen, dass das Schlüsselement für die Feststellung, ob ein Auftrag in den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt, der in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie genannte Schwellenwert und nicht das Verfahren zur Vergabe des Auftrags ist. Daher kann ein Auftrag, dessen Wert unterhalb des vom Mitgliedstaat festgelegten Schwellenwerts liegt, auch dann ausgeschlossen werden, wenn er im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben wird. Wenn andererseits beispielsweise der Mitgliedstaat einen niedrigeren Schwellenwert gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie festlegt und eine Direktvergabe oberhalb dieses (nationalen) Schwellenwerts zulässig ist, kann eine Direktvergabe in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen.

5. Bei einer zentralisierten Auftragsvergabe könnte der vergebene Auftrag über dem in der Richtlinie festgelegten Mindestschwellenwert liegen, während die Aufträge des einzelnen öffentlichen Auftraggebers unter dem Schwellenwert gelegen hätten, wenn sie separat vergeben worden wären. Können solche Aufträge vom Anwendungsbereich der Richtlinie über saubere Fahrzeuge ausgenommen werden?

Nein. Liegt der Gesamtwert der Beschaffung über dem Schwellenwert, so wird er nicht vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen, auch wenn einzelne Elemente, getrennt betrachtet, unter dem Schwellenwert gelegen hätten.

6. Gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie ist das zu berücksichtigende Datum das Datum der Auftragsvergabe. Bezieht sich dies auf das Datum der Vergabebekanntmachung in der TED-Datenbank oder auf den Vertragsschluss selbst?

In Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie heißt es: „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“. Gemäß diesem Artikel ist das zu berücksichtigende Datum somit das Datum der Vergabebekanntmachung in der TED-Datenbank.

⁽⁴⁾ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

7. *Bedeutet Artikel 5 Absatz 2, dass Aufträge, deren Vergabeverfahren vor dem Datum der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 eingeleitet wurde, in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, wenn ihr Vergabedatum nach dem 2. August 2021 liegt?*

Nein. Gemäß Artikel 3 Absatz 1 gilt die Richtlinie nur für Aufträge, deren Vergabeverfahren nach dem 2. August 2021 eingeleitet wurden.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass Aufträge, deren Vergabedatum in den zweiten Bezugszeitraum fällt (d. h. nach dem 31. Dezember 2025), für diesen Zeitraum gezählt werden, auch wenn das Vergabeverfahren im ersten Bezugszeitraum (d. h. zwischen dem 2. August 2021 und dem 31. Dezember 2025) eingeleitet wurde.

Weitere Einzelheiten zur Anwendung dieser Bestimmung auf Einzelaufträge, die auf der Grundlage von Rahmenvereinbarungen oder dynamischer Beschaffungssysteme vergeben werden, sind den Antworten auf die Fragen 27-29 zu entnehmen.

Fragen zur Begriffsbestimmung „sauberes Fahrzeug“

8. *In Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie werden saubere schwere Nutzfahrzeuge definiert als schwere Nutzfahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU (Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) ^(⁵) betrieben werden. Fallen Hybridfahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge ebenfalls unter diese Begriffsbestimmung?*

Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU) ist ein „Elektrofahrzeug“ ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nichtperipheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält“. Im Einklang mit dieser Begriffsbestimmung und gemäß Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie gelten aufladbare schwere Hybrid-Nutzfahrzeuge (Plug-in-Hybridfahrzeuge) als saubere Fahrzeuge, während nicht aufladbare schwere Hybrid-Nutzfahrzeuge nicht als saubere schwere Nutzfahrzeuge gelten.

9. *Müssen schwere Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeuge auch alternative Kraftstoffe (z. B. Biokraftstoffe) in ihrem Verbrennungsmotor verwenden, um als saubere Fahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie eingestuft zu werden?*

Nein. Gemäß Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie gilt ein Plug-in-Hybridfahrzeug im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU) auch dann als sauberes Fahrzeug, wenn es für seinen Verbrennungsmotor konventionelle Kraftstoffe verwendet.

Dies wird noch klarer, wenn berücksichtigt wird, dass ein Plug-in-Hybridfahrzeug mit Strom wiederaufgeladen wird. Der Strom stellt den alternativen Kraftstoff dar, den das Plug-in-Hybridfahrzeug verwendet, sodass es als Fahrzeug im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe betrachtet werden kann (im Gegensatz zu nicht aufladbaren Hybridfahrzeugen: in ihrem Fall wird der Strom ausschließlich fahrzeugseitig erzeugt, und das Fahrzeug wird nur mit konventionellem Dieselmotorkraftstoff/Benzin betrieben).

10. *Fallen Oberleitungsbusse in den Anwendungsbereich der Richtlinie? Können sie als saubere Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie gelten?*

Ja. Die Richtlinie gilt für die Auftragsvergabe für Straßenfahrzeuge. Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie bezeichnet der Ausdruck „Straßenfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M oder N im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/858. Letztere bezieht sich auf „Kraftfahrzeuge“, definiert als ein vollständiges, vervollständigtes oder unvollständiges Fahrzeug, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem eigenen Antrieb, auf mindestens vier Rädern und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h bewegt zu werden (Artikel 3 Absatz 16 der Verordnung). Oberleitungsbusse entsprechen dieser Begriffsbestimmung und gelten daher als Straßenfahrzeuge im Rahmen der EU-Typgenehmigungsvorschriften. Dies wurde von den Kommissionsdienststellen auf eine Frage Italiens auf der sechsten Sitzung der Sachverständigengruppe für Typgenehmigungsbehörden bestätigt, bei der klargestellt wurde, dass Oberleitungsbusse — zum damaligen Zeitpunkt — unter die Richtlinie 2007/46/EG ^(⁶) zur

^(⁵) ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

^(⁶) ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1. Gemäß Artikel 88 der Verordnung (EU) 2018/858 wird die Verordnung 2007/46/EG mit Wirkung vom 1. September 2020 aufgehoben.

Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge und unter die UNECE-Regelung Nr. 107 ⁽⁷⁾ über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M₂ oder M₃ hinsichtlich ihrer allgemeinen Bauart fielen.

Wie auch in Erwägungsgrund 18 der Richtlinie ⁽⁸⁾ ausdrücklich klargestellt wird, gelten Oberleitungsbusse gemäß Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe b stets als saubere Fahrzeuge. Wenn sie nur an das Stromnetz angeschlossen betrieben werden oder einen emissionsfreien Motor verwenden, während sie nicht an das Netz angeschlossen sind, zählen sie ebenfalls als emissionsfreie Fahrzeuge. Verwendet ein Oberleitungsbus auch einen nicht-emissionsfreien Motor — z. B. wenn ein Dieselmotor verwendet wird, um den Bus zu betreiben, wenn er nicht an das Stromnetz angeschlossen ist —, gilt ein Trolleybus nicht als emissionsfreier Bus, zählt aber wie ein Plug-in-Hybridbus immer noch als sauberes Fahrzeug.

11. Können auch Straßenbahnen als saubere Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie gelten?

Nein. Straßenbahnen fallen nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie, da sie Teil des Eisenbahnsystems sind und nicht als Straßenfahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 gelten. Daher können sie nicht im Rahmen der Richtlinie über saubere Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Fragen zu den Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe

12. Muss jeder öffentliche Auftrag/jeder öffentliche Auftraggeber und jeder Auftraggeber die Mindestziele erfüllen?

Nein. Die Richtlinie lässt den Mitgliedstaaten volle Flexibilität bei der Lastenverteilung zwischen den verschiedenen öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern. Ein Mitgliedstaat kann für alle öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber dasselbe Ziel festlegen oder für einige von ihnen höhere Ziele, für andere dagegen niedrigere Ziele oder gar kein Ziel festlegen, solange das Mindestziel auf nationaler Ebene erreicht wird.

In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass in der Richtlinie zwar keine Anforderungen für Einzelaufträge festgelegt sind, aber jeder Mitgliedstaat bei der Umsetzung der Richtlinie die Möglichkeit hat, solche Anforderungen einzuführen (z. B. die Verpflichtung, bei jeder Auftragsvergabe einen Mindestanteil sauberer Fahrzeuge vorzuschreiben).

Je nach den institutionellen Zuständigkeiten innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten könnte es möglich sein, die detaillierte Verteilung auf verschiedene Verwaltungsebenen zu delegieren, z. B. durch die Festlegung von (gleichen oder differenzierten) Zielen für jede Region und die Möglichkeit, im jeweiligen Hoheitsgebiet weiter zwischen verschiedenen öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern zu differenzieren, sofern das Gesamtziel erreicht wird.

Mögliche Beispiele dafür, wie die Lasten auf verschiedene öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber in einem Mitgliedstaat verteilt werden können, könnten die Festlegung unterschiedlicher Anforderungen je nach der Art der beteiligten öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber (z. B. höhere Ziele für nationale/regionale Stellen, niedrigere Ziele für lokale Behörden), der Größe der zuständigen öffentlichen Verwaltung (z. B. höhere Ziele für größere Städte/Provinzen, niedrigere oder gar keine Ziele für kleinere Städte), den spezifischen Merkmalen verschiedener geografischer Gebiete (z. B. höhere Ziele für Gebiete mit höherem Pro-Kopf-BIP und/oder Gebieten, die mehr Probleme mit der Luftqualität haben) sowie andere Konzepte und Kriterien sein, die ein Mitgliedstaaten als relevant erachtet.

13. Wird die Einhaltung der Ziele jährlich bewertet?

Nein. Die Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe durch jeden Mitgliedstaat wird auf der Grundlage des gesamten Bezugszeitraums (2. August 2021 bis 31. Dezember 2025 bzw. 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030) bewertet, ohne dass danach differenziert wird, wann (innerhalb des Bezugszeitraums) die einzelnen Auftragsvergaben erfolgten.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Richtlinie beschließen können, von den öffentlichen Auftraggebern und/oder den Auftraggebern die jährliche Einhaltung der nationalen Ziele zu verlangen.

⁽⁷⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=12920&no=1>

⁽⁸⁾ „Es sei darauf hingewiesen, dass Oberleitungsbusse als emissionsfreie Busse gelten, sofern sie nur mit Strom betrieben werden oder, wenn sie nicht an das Netz angeschlossen sind, nur einen emissionsfreien Antriebsstrang verwenden; andernfalls gelten sie dennoch als saubere Fahrzeuge.“

Praktisches Beispiel — Fragen 12-13

Das folgende Beispiel veranschaulicht die mögliche Lastenverteilung in einem fiktiven Mitgliedstaat mit nur drei öffentlichen Auftraggebern/Auftraggebern auf seinem Hoheitsgebiet und einem Mindestziel für die Auftragsvergabe für Busse von 45 % im ersten Bezugszeitraum. In diesem Beispiel erfolgt die Auftragsvergabe für Busse im Rahmen von Verträgen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, wie folgt:

Öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber:	Zahl der im Jahr 2021 beschafften Busse	Zahl der im Jahr 2022 beschafften Busse	Zahl der im Jahr 2023 beschafften Busse	Zahl der im Jahr 2024 beschafften Busse	Zahl der im Jahr 2025 beschafften Busse	Gesamtzahl der im Bezugszeitraum beschafften Busse
Öffentlicher Auftraggeber/Auftraggeber 1:	5	0	10	20	10	45
Öffentlicher Auftraggeber/Auftraggeber 2:	0	10	0	0	5	15
Öffentlicher Auftraggeber/Auftraggeber 3:	10	10	5	5	10	40
MS insgesamt	15	20	15	25	25	100 Ziel = 45

Um die Einhaltung der Richtlinie zu gewährleisten, muss dieser Mitgliedstaat sicherstellen, dass 45 der 100 Busse, für die im Bezugszeitraum Aufträge vergeben werden, saubere Fahrzeuge sind. Dies könnte auf verschiedene Weise erreicht werden, z. B.:

- durch Festlegung eines Mindestziels von 45 % für alle drei öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber; in diesem Fall müsste der öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber 1 bei insgesamt 45 Bussen 20 saubere Busse, der öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber 2 bei insgesamt 15 Bussen 7 saubere Busse und der öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber 3 bei insgesamt 40 Bussen 18 saubere Busse erwerben (insgesamt 45 von 100).
- durch Festlegung eines Ziels von 100 % für den öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber 1 und keine Verpflichtung für die beiden anderen öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber; auch auf diese Weise würden bei insgesamt 100 Bussen 45 saubere Busse erworben.
- durch Festlegung eines Ziels von 50 % für die öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber 1 und 3 und eines Zielwerts von 30 % für den öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber 2, sodass bei insgesamt 100 Bussen 46 saubere Busse erworben werden
- durch Festlegung eines Ziels von 60 % für die öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber 1 und 3 und keines Ziels für den öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber 2 (insgesamt 51 saubere Busse von 100).

In all diesen Fällen würde es für die Zwecke der Richtlinie keinen Unterschied machen, wann innerhalb des Zeitraums die sauberen Busse beschafft werden (d. h. ein Bus wird gleich gezählt, unabhängig davon, ob er 2022 oder 2025 erworben wird). Dies hindert die Mitgliedstaaten jedoch nicht daran, jährliche Verpflichtungen auf nationaler Ebene festzulegen.

14. Die Richtlinie deckt verschiedene Arten von Aufträgen ab, darunter Kauf, Leasing und Miete von Fahrzeugen, sowie öffentliche Dienstleistungsaufträge und Dienstleistungsaufträge. Gemäß Artikel 5 Absätze 4 und 5 der Richtlinie ist die Zahl der Fahrzeuge im Rahmen jedes Auftrags bei Kauf/Leasing/Miete oder Ratenkauf von Fahrzeugen (Artikel 5 Absatz 4) bzw. bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Dienstleistungsaufträgen (Artikel 5 Absatz 5) unterschiedlich zu berücksichtigen. Sollten die Fahrzeuge im Rahmen dieser unterschiedlichen Arten von Aufträgen für die Zwecke der Zielerreichung zusammen oder separat gezählt werden?

Wie aus den Tabellen 3 und 4 im Anhang der Richtlinie hervorgeht, wird für jeden Mitgliedstaat ein Mindestziel pro Fahrzeugklasse (d. h. leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse) festgelegt, ohne dass zwischen verschiedenen Auftragsarten (Kauf, Miete, Dienstleistungen usw.) unterschieden wird.

Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie werden diese Mindestziele als Mindestprozentsatz sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Straßenfahrzeuge, die unter alle Verträge gemäß der Richtlinie fallen, berechnet, ohne zwischen den verschiedenen Vertragsarten (d. h. Kauf von Fahrzeugen, Miete, Ratenkauf, Dienstleistungsvertrag usw.) zu unterscheiden.

In Artikel 5 Absätze 4 und 5 der Richtlinie wird präzisiert, wie die Zahl der Fahrzeuge, die von den einzelnen Aufträgen erfasst werden, bei verschiedenen Auftragsarten (z. B. Kauf von Fahrzeugen oder Dienstleistungsaufträge) zu berücksichtigen ist. Sobald die Zahl der Fahrzeuge im Rahmen der einzelnen Aufträge gemäß diesen Bestimmungen berechnet wurde, kann die Einhaltung der Ziele auf der Grundlage der Summe aller im Rahmen aller einschlägigen Aufträge beschafften Fahrzeuge und des Anteils sauberer Fahrzeuge an diesem Gesamtwert überprüft werden.

Fragen im Zusammenhang mit dem Kauf von Fahrzeugen durch Dienstleister im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge

15. *Wie sind Fahrzeuge im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu erfassen? Sollten wir den Kauf neuer Fahrzeuge durch den Dienstleister berücksichtigen? Wie können diese überwacht werden?*

Gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie sind bei Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und c — d. h. bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Dienstleistungsaufträgen gemäß Tabelle 1 im Anhang der Richtlinie — alle zur Erbringung der betreffenden Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge zu zählen.

Dieser Ansatz gewährleistet die Kohärenz zwischen den beiden verschiedenen Methoden der Auftragsvergabe (Kauf/Leasing/Ratenkauf gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a und öffentliche Dienstleistungsaufträge und Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b bzw. c) und minimiert den Verwaltungsaufwand.

Bei einem Kauf-/Leasing-/Ratenkaufvertrag handelt es sich um die Beschaffung einer bestimmten Anzahl von Fahrzeugen durch einen öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber. Aus diesem Grund werden alle Fahrzeuge, die Gegenstand eines solchen Vertrags sind, gezählt. In ähnlicher Weise gibt ein öffentlicher Auftraggeber/Auftraggeber im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags die Nutzung einer bestimmten Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung einer Dienstleistung in Auftrag. Die Zahl der Fahrzeuge, die der Dienstleister für die Erbringung dieser Dienstleistung nutzen wird, wird daher gezählt, unabhängig davon, ob der Dienstleister Neufahrzeuge erwirbt oder bestehende Fahrzeuge nutzt.

16. *Wenn der Dienstleistungsvertrag für einen längeren Zeitraum als den Bezugszeitraum geschlossen wird, sind die eingesetzten Fahrzeuge dann auch für den folgenden Bezugszeitraum zu zählen?*

Nein. Gemäß Artikel 5 der Richtlinie ist der Zeitpunkt der Auftragsvergabe dafür maßgebend, in welchem Bezugszeitraum die beschafften Fahrzeuge zu zählen sind. Auch wenn ein Dienstleistungsvertrag, der während des ersten Bezugszeitraums unterzeichnet wurde, im zweiten Zeitraum möglicherweise noch in Kraft ist, werden die Fahrzeuge, die Gegenstand dieses Vertrags sind, nur für den ersten Zeitraum gezählt.

17. *Wie sind im Falle eines Dienstleistungsauftrags die zur Erbringung der Dienstleistung eingesetzten Fahrzeuge zu zählen, wenn sich ihre Anzahl im Laufe der Zeit (regelmäßige oder einmalige Änderungen) während des Bezugszeitraums ändert?*

Die Anzahl der Fahrzeuge, die für die Erbringung der unter den Vertrag fallenden Dienstleistungen eingesetzt werden sollen, wird zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe registriert.

Wesentliche Änderungen der Zahl der eingesetzten Fahrzeuge haben in der Regel Auswirkungen auf den Haushalt und erfordern eine Änderung des Vertrags in irgendeiner Form, die gemeldet werden sollte.

Geringfügige Änderungen, die keine Änderung des Vertrags erfordern, werden im Rahmen der Richtlinie nicht erfasst. Dies bedeutet zwar, dass die endgültige Zahl der im Rahmen der Richtlinie gemeldeten Fahrzeuge möglicherweise nicht ganz genau ist, doch wurde von den gesetzgebenden Organen die Auffassung vertreten, dass es sich um einen guten Kompromiss zwischen der Genauigkeit und dem Verwaltungsaufwand handelt, der erforderlich wäre, um eine vollständige Überwachung in Echtzeit sicherzustellen.

18. *Was geschieht, wenn der Dienstleistungserbringer eines öffentlichen Dienstleistungs- oder eines Dienstleistungsauftrags im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b oder c selbst auch ein Auftraggeber oder öffentlicher Auftraggeber ist, der den in den Richtlinien 2014/24/EU⁽⁹⁾ über die öffentliche Auftragsvergabe und 2014/25/EU⁽¹⁰⁾ über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste festgelegten Verpflichtungen unterliegt? Muss er den Kauf neuer Fahrzeuge, die für die Erbringung der Dienstleistung verwendet werden, ebenfalls registrieren lassen?*

Unterliegt der Dienstleister der Verpflichtung zur Anwendung der Vergabeverfahren gemäß der Richtlinie 2014/24/EU oder der Richtlinie 2014/25/EU, sodass diese für den Kauf von Fahrzeugen gelten, die für die Erbringung der Dienstleistung verwendet werden, gilt die Richtlinie über saubere Fahrzeuge auch für diese Käufe.

⁽⁹⁾ ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65.

⁽¹⁰⁾ ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243.

In diesem Zusammenhang sei auch daran erinnert, dass die Richtlinie nur für Aufträge gilt, die in den Anwendungsbereich der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen. Fällt ein Vertrag zwischen zwei öffentlichen Auftraggebern/Auftraggebern nicht in den Anwendungsbereich dieser Rechtsinstrumente, so fällt er auch nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie über saubere Fahrzeuge. In diesem Fall würde die Beschaffung von Fahrzeugen durch die genannten öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber jedoch weiterhin in den Anwendungsbereich der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge fallen (es sei denn, sie wird aufgrund anderer Umstände ausgeschlossen).

Praktisches Beispiel — Fragen 15-18

Die folgenden Beispiele veranschaulichen, wie die in den Fragen 15, 16, 17 und 18 beschriebenen Punkte in der Praxis funktionieren werden:

Fallbeispiel 1: Während des Bezugszeitraums erwirbt ein öffentlicher Auftraggeber 10 Busse. Alle 10 Busse werden im Hinblick auf das Mindestziel für die Auftragsvergabe gezählt.

Fallbeispiel 2: Während des Bezugszeitraums vergibt ein öffentlicher Auftraggeber einen Auftrag über den Betrieb seines Busnetzes an eine Rechtsperson, bei der es sich nicht um einen öffentlichen Auftraggeber oder einen Auftraggeber im Sinne der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU handelt. Der Vertrag sieht den Einsatz von 10 Bussen vor. Alle 10 Busse zählen für die Zwecke des Mindestziels, unabhängig davon, ob der Dienstleistungserbringer neue Busse kauft oder bestehende Busse einsetzt. Ein eventueller Ersatz von Bussen wird im Hinblick auf das Mindestziel für die Auftragsvergabe nicht gezählt und muss nicht überwacht/registriert werden.

Fallbeispiel 3: Während des Bezugszeitraums vergibt ein öffentlicher Auftraggeber einen Auftrag über den Betrieb seines Busnetzes an einen anderen öffentlichen Auftraggeber oder einen Auftraggeber, der den Verpflichtungen der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU unterliegt. Der Vertrag sieht den Einsatz von 10 Bussen vor. Alle 10 Busse zählen für die Zwecke des Mindestziels, unabhängig davon, ob der Dienstleistungserbringer neue Busse kauft oder bestehende Busse einsetzt. Zusätzlich werden, wenn der zweite öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber während des Bezugszeitraums einen oder mehrere Busse beschafft (z. B. einen neuen Bus kauft, um einen der im Rahmen des Dienstleistungsvertrags eingesetzten Busse zu ersetzen), diese auch für die Zwecke des Mindestziels für die Auftragsvergabe gezählt und sind entsprechend zu melden. Bitte beachten Sie, dass in diesem Fall der Kauf des Busses durch den zweiten öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber unabhängig davon gezählt würde, ob er im Rahmen des Dienstleistungsauftrags verwendet wird oder nicht.

Fallbeispiel 4: Während des Bezugszeitraums vergibt ein öffentlicher Auftraggeber einen Auftrag über den Betrieb seines Busnetzes an einen anderen öffentlichen Auftraggeber oder einen Auftraggeber, der den Verpflichtungen der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU unterliegt. Der Dienstleistungsauftrag sieht den Einsatz von 10 Bussen vor. Dieser Auftrag fällt jedoch nicht in den Anwendungsbereich dieser beiden Richtlinien. In diesem Fall werden keine Fahrzeuge in Bezug auf den Dienstleistungsauftrag registriert, da er nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt. Beschafft jedoch der zweite öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber während des Bezugszeitraums einen oder mehrere Busse (z. B. durch Kauf eines neuen Busses, um einen der im Rahmen des Dienstleistungsauftrags eingesetzten Busse zu ersetzen), so werden diese auch für die Zwecke des Mindestziels für die Auftragsvergabe gezählt und sind entsprechend zu melden. Bitte beachten Sie, dass auch in diesem Fall der Kauf des Busses durch den zweiten öffentlichen Auftraggeber/Auftraggeber unabhängig davon gezählt würde, ob er im Rahmen des Dienstleistungsauftrags verwendet wird oder nicht.

Fragen im Zusammenhang mit der Nachrüstung

19. *Gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie können nachgerüstete Fahrzeuge, die der Definition sauberer und/oder emissionsfreier Fahrzeuge entsprechen, für die Zwecke der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe gezählt werden. Wie sollte die Zahl der nachgerüsteten Fahrzeuge in der TED-Datenbank und der Meldung berücksichtigt werden?*

Es ist zu erwarten, dass die Nachrüstung von Fahrzeugen in den meisten Fällen nicht aus der TED-Datenbank ersichtlich sein wird — z. B. weil sie intern durchgeführt wird oder weil sie Gegenstand eines Dienstleistungsauftrags ist, der nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt. Die Richtlinie bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Nachrüstung als kostengünstige Methode zur Erreichung der Ziele zu nutzen. In den meisten Fällen muss die Nutzung dieser Option jedoch gesondert gemeldet werden, also unabhängig von der Erhebung von TED-Daten, die die Kommission durchführt.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie auf der Grundlage der von der Kommission bereitgestellten Daten aus der TED-Datenbank einen Bericht über die Umsetzung der Richtlinie, einschließlich der Anzahl und der Klassen von Fahrzeugen, die unter die entsprechenden Aufträge fallen, vorlegen müssen. Die Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe wird in erster Linie anhand dieses Berichts und nicht nur anhand der von der Kommission aus der TED-Datenbank extrahierten Zahlen bewertet.

Dienen Nachrüstungen zur Erreichung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe und spiegeln sie sich nicht in den in der TED-Datenbank angegebenen Zahlen wider, so sollten die Mitgliedstaaten bei den zuständigen öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern die Anzahl der Fahrzeuge (für jede Klasse) erfassen und in den Bericht nach Artikel 10 Absatz 2 aufnehmen, die infolge einer Nachrüstung der Definition eines sauberen Fahrzeugs und/oder eines emissionsfreien Fahrzeugs entsprechen. Auf diese Weise werden diese Fahrzeuge bei der Bewertung der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe berücksichtigt.

20. *Wie sollten nachgerüstete Fahrzeuge in der Praxis gezählt werden, wenn Fahrzeuge, die bereits vor dem Bezugszeitraum beschafft wurden, im Bezugszeitraum nachgerüstet werden, um der Definition eines sauberen Fahrzeugs zu entsprechen? Und wie wird gezählt, wenn innerhalb desselben Bezugszeitraums neue, nicht saubere Fahrzeuge gekauft und anschließend nachgerüstet werden?*

Sowohl die Nachrüstung von Fahrzeugen, die vor Beginn des Bezugszeitraums beschafft wurden, als auch Kauf und nachfolgende Nachrüstung von Fahrzeugen innerhalb desselben Bezugszeitraums können berücksichtigt werden, wengleich die Art und Weise, wie dies geschehen sollte, und ihre tatsächlichen Auswirkungen in Bezug auf die Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe ein wenig unterschiedlich ausfallen würden, wie aus den folgenden Beispielen hervorgeht.

Praktische Beispiele — Frage 20

Fallbeispiel 1

Ein öffentlicher Auftraggeber kauft im Bezugszeitraum 10 neue Dieselbusse. Für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe hat er 10 Fahrzeuge beschafft, von denen keines sauber ist.

Fallbeispiel 2

Ein öffentlicher Auftraggeber kauft im Bezugszeitraum 10 neue batteriebetriebene E-Busse. Für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe hat er 10 saubere (emissionsfreie) Fahrzeuge beschafft.

Fallbeispiel 3

Ein öffentlicher Auftraggeber besitzt 10 Dieselbusse, die vor Inkrafttreten der neuen Richtlinie beschafft wurden. Während des Bezugszeitraums rüstet er sie nach, sodass sie ausschließlich mit Strom betrieben werden. Für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe hat er 10 saubere (emissionsfreie) Fahrzeuge beschafft. In diesem Sinne sind die Auswirkungen im vorliegenden Fall die gleichen wie in Fallbeispiel 2.

Fallbeispiel 4

Ein öffentlicher Auftraggeber kauft im Bezugszeitraum 10 neue Dieselbusse. Anschließend werden sie im selben Zeitraum auf batterieelektrischen Betrieb nachgerüstet. In diesem Fall werden zwei getrennte Auftragsvergaben erfasst: erstens die Beschaffung von 10 nicht sauberen Fahrzeugen (wie in Fallbeispiel 1) und dann die Beschaffung (durch Nachrüstung) von 10 emissionsfreien sauberen Fahrzeugen (wie in Fallbeispiel 3). Insgesamt wird dies also als Beschaffung von 20 Fahrzeugen gezählt, von denen 10 emissionsfrei und 10 nicht sauber sind.

Fragen zur Nutzung der TED-Datenbank

21. *Wie wird die TED-Datenbank zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie genutzt? Was müssen öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber für die Zwecke der Richtlinie in die TED-Datenbank eingeben?*

Für jede Auftragsvergabe, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt, sind folgende Angaben zu erheben: die Gesamtzahl der von der Auftragsvergabe erfassten Fahrzeuge; die Zahl der Fahrzeuge (von dieser Gesamtzahl), die als „saubere Fahrzeuge“ im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie gelten, und die Zahl der Fahrzeuge (von der Gesamtzahl der Fahrzeuge), die gemäß Artikel 4 Absatz 5 der Richtlinie als „emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge“ einzustufen sind.

Diese Angaben sind zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe bekannt und werden häufig bereits in einem der Freitextfelder der TED-Datenbank bereitgestellt. Da derzeit jedoch keine Verpflichtung zur Bereitstellung dieser Angaben besteht, ist dies nicht immer der Fall. Selbst wenn diese Angaben in der TED-Datenbank bereitgestellt werden, werden sie nicht immer im selben Textfeld eingegeben, da es hierfür keine klare Anweisung gibt. Derzeit ist es daher nicht möglich, diese Angaben automatisch aus der TED-Datenbank abzurufen, und die manuelle Extraktion der relevanten Angaben ist sehr zeitaufwendig.

Aus diesen Gründen wird die nächste Fassung der elektronischen Formulare, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 der Kommission ⁽¹⁾ zur Einführung von Standardformularen für die Veröffentlichung von Bekanntmachungen im Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe eingeführt wurden, für alle Aufträge mit einem für die Richtlinie relevanten CPV-Code die folgenden drei Felder umfassen:

- BT-715 Fahrzeuge — Die Anzahl aller Fahrzeuge (unabhängig davon, ob sie sauber oder nicht sauber sind), die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG fallen. Diese Fahrzeuge wurden entweder gekauft, geleast, gemietet oder auf Raten gekauft oder ihre Nutzung wurde vertraglich vereinbart für die Bereitstellung einer erworbenen Dienstleistung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG fällt.
- BT-716 Fahrzeuge, sauber — Die Anzahl sauberer Fahrzeuge, die mit der Definition in der Richtlinie 2009/33/EG übereinstimmen und in ihren Anwendungsbereich fallen. Diese Fahrzeuge wurden entweder gekauft, geleast, gemietet oder auf Raten gekauft oder ihre Nutzung wurde vertraglich vereinbart für die Bereitstellung einer erworbenen Dienstleistung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG fällt.
- BT-725 Fahrzeuge, emissionsfrei — Die Anzahl emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die mit der Definition in der Richtlinie 2009/33/EG übereinstimmen und in ihren Anwendungsbereich fallen. Diese Fahrzeuge wurden entweder gekauft, geleast, gemietet oder auf Raten gekauft oder ihre Nutzung wurde vertraglich vereinbart für die Bereitstellung einer erworbenen Dienstleistung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG fällt.

Sobald diese neuen elektronischen Formulare eingeführt sind, können die Zahl der Straßenfahrzeuge und die Zahl der sauberen und emissionsfreien Straßenfahrzeuge automatisch extrahiert werden. Dadurch werden die Registrierung und Überwachung von Aufträgen für alle Mitgliedstaaten vereinfacht. Die Kommission sammelt diese Angaben und veröffentlicht sie auf ihrer Website.

Es sei darauf hingewiesen, dass die oben genannten Felder (BT-715, BT-716 und BT-725), die für die Überwachung mittels elektronischer Formulare verwendet werden, fakultativ sind. Falls die Mitgliedstaaten beabsichtigen, die Überwachung der Umsetzung der Richtlinie über die TED-Datenbank zuzulassen, wird empfohlen, diese Felder auf nationaler Ebene verbindlich vorzuschreiben. Wenn diese Felder in einem Mitgliedstaat nicht verwendet werden, muss auf nationaler Ebene ein spezifisches Überwachungs- und Berichterstattungssystem eingerichtet werden.

22. *Die Mitgliedstaaten müssen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft setzen, um der Richtlinie 2019/1161 bis zum 2. August 2021 nachzukommen. Die neuen elektronischen Formulare mit den entsprechenden Feldern in der TED-Datenbank werden jedoch erst ab dem 14. November 2022 verfügbar sein. Wie werden die Fortschritte in der Zwischenzeit überwacht?*

Die Aufnahme der speziellen Felder (Anzahl der Fahrzeuge, Anzahl sauberer Fahrzeuge, Anzahl emissionsfreier Fahrzeuge) in die neuen elektronischen Formulare wird die automatische Extraktion von Angaben aus der TED-Datenbank ermöglichen. Für den Zeitraum zwischen dem Ende der Umsetzungsfrist (2. August 2021) und der Einführung der neuen elektronischen Formulare für TED können die Informationen über die Anzahl der unter jeden Auftrag fallenden Fahrzeuge, der sauberen Fahrzeuge und der emissionsfreien Fahrzeuge in das Textfeld II.2.14 „Zusätzliche Angaben“ eingegeben werden. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, bei der Umsetzung der Richtlinie festzulegen, dass dieses Freitextfeld zu diesem Zweck verwendet werden sollte, um die Erhebung dieser Angaben zu erleichtern.

23. *Im Zusammenhang mit den in der TED-Datenbank veröffentlichten Vergabebekanntmachungen könnte sich ein Problem bei Aufträgen ergeben, die Fahrzeuge verschiedener Klassen abdecken, für die unterschiedliche Prozentsätze festgelegt sind (z. B. Busse und Pkw). Wie sollte der öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber in einem solchen Fall die Auftragsvergabe melden?*

Auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen gehen wir davon aus, dass dies nur auf eine relativ begrenzte Zahl von Vergabebekanntmachungen zutreffen wird. Im Allgemeinen sollten die öffentlichen Auftraggeber und die Auftraggeber dazu angehalten werden, nach Möglichkeit getrennte Lose für verschiedene Fahrzeugklassen zu verwenden.

In den Fällen, in denen eine Vergabebekanntmachung verschiedene Fahrzeugklassen abdecken muss, empfehlen wir folgendes Vorgehen:

- Geben Sie die CPV-Codes für beide Fahrzeugklassen ein. Wählen Sie als primären CPV-Code den CPV-Code für die Fahrzeugklasse mit der höchsten Anzahl von Fahrzeugen und die Codes für andere Fahrzeugklassen als sekundäre CPV-Codes (d. h. wenn die Bekanntmachung 10 Busse und 5 Kleintransporter betrifft, wählen Sie als primären CPV-Code den CPV-Code für Busse und als sekundären CPV-Code den CPV-Code für Kleintransporter).
- Geben Sie in den entsprechenden Feldern nur die Anzahl der Fahrzeuge der Klasse mit der höchsten Anzahl an (d. h. wenn die Bekanntmachung 10 Busse und 5 Kleintransporter betrifft, sind nur die 10 Busse anzugeben).
- Geben Sie die Anzahl anderer Fahrzeuge in das Textfeld II.2.14 „Zusätzliche Angaben“ an.

⁽¹⁾ ABl. L 272 vom 25.10.2019, S. 7.

24. Was geschieht, wenn ein öffentlicher Auftraggeber oder ein Auftraggeber die elektronischen Formulare der TED-Datenbank für Aufträge verwendet, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, z. B. weil sie unter den Mindestschwellenwerten liegen oder weil die beschafften Fahrzeuge vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen sind? Wie kann verhindert werden, dass die unter diese Aufträge fallenden Fahrzeuge für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe gemäß der Richtlinie gezählt werden, obwohl sie nicht in deren Anwendungsbereich fallen?

Wird ein elektronisches Formular für einen Auftrag verwendet, der nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt (z. B. weil sein Wert unter dem Schwellenwert liegt), sollten die betreffenden Felder (Anzahl der beschafften Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, Anzahl sauberer Fahrzeuge, Anzahl emissionsfreier Fahrzeuge) sollte das Feld entweder leer bleiben oder „0“ eingetragen werden, sodass die entsprechende Anzahl der Fahrzeuge bei der Extraktion der Zahlen aus der TED-Datenbank nicht berücksichtigt wird.

25. Nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie können die Mitgliedstaaten einen Mindestschwellenwert für öffentliche Dienstleistungsaufträge bis zur Höhe des Schwellenwerts nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festlegen. Wie können diese Aufträge in der TED-Datenbank überwacht werden, wenn ein Mitgliedstaat einen niedrigeren Schwellenwert festlegt?

Legt ein Mitgliedstaat einen niedrigeren Schwellenwert fest, so sollte es grundsätzlich möglich sein, öffentliche Dienstleistungsaufträge mit einem Schwellenwert unter dem EU-Schwellenwert nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in die TED-Datenbank einzugeben.

Muss ein bestimmter Auftrag bereits nach nationalem Recht in der TED-Datenbank registriert werden, ist es einfach, mit geringem zusätzlichem Verwaltungsaufwand die Zahl der Straßenfahrzeuge in das entsprechende elektronische Formular einzugeben.

Muss ein Auftrag derzeit nicht gemeldet werden, stehen verschiedene Optionen für die Berichterstattung zur Verfügung, die jedoch alle mit einem gewissen Verwaltungsaufwand verbunden sind.

- Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass dieser Auftrag in der TED-Datenbank zu melden ist.
- Alternativ können die Mitgliedstaaten von öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern verlangen, die Zahl der Straßenfahrzeuge (sowie der sauberen und der emissionsfreien Straßenfahrzeuge) im Rahmen dieser Aufträge auf nationaler Ebene zu melden. Der Mitgliedstaat könnte diese Zahlen dann in den nationalen Bericht aufnehmen, ohne auf die TED-Datenbank zurückzugreifen. Die Notwendigkeit einer parallelen Meldung der Zahl der Fahrzeuge im Rahmen dieser relativ kleinen Aufträge würde ebenfalls einen gewissen zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich bringen.

Wir bitten die Mitgliedstaaten, bei der Entscheidung über diese Frage im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie die jeweiligen Vorteile und Auswirkungen dieser verschiedenen Optionen zu berücksichtigen.

Fragen im Zusammenhang mit der Auftragsvergabe, mit der vor Ablauf des Umsetzungszeitraums begonnen wurde

26. Sind laufende Dienstleistungsverträge, die vor dem 2. August 2021 unterzeichnet wurden, von der Richtlinie betroffen? Wie sollte der Ersatz von Fahrzeugen im Rahmen dieser Verträge behandelt werden?

Rahmenverträge oder öffentliche Dienstleistungsverträge für öffentliche Verkehrsdienstleistungen, die vor dem 2. August 2021 geschlossen wurden, fallen nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie. Darüber hinaus ist, wie zu Frage 13 erläutert, selbst dann, wenn ein Dienstleistungsauftrag in den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt, die Zahl der Fahrzeuge, die im Hinblick auf das Mindestziel für die Auftragsvergabe zu berücksichtigen sind, die Zahl der Fahrzeuge, die zur Erbringung der Dienstleistung eingesetzt werden sollen, und nicht die Zahl der Fahrzeuge, die während der Vertragslaufzeit vom Dienstleister möglicherweise ersetzt werden.

Wie zu Frage 14 näher erläutert, kann der Dienstleister jedoch verpflichtet sein, den Kauf von Fahrzeugen zu melden, wenn er selbst ein öffentlicher Auftraggeber oder Auftraggeber ist, der den Anforderungen der Richtlinien 2014/24/EU oder 2014/25/EU unterliegt.

Praktische Beispiele — Fragen 17, 18 und 26

Fallbeispiel 1: Vor dem 2. August 2021 hat ein öffentlicher Auftraggeber einen Auftrag über den Betrieb seines Busnetzes an eine Rechtsperson vergeben, bei der es sich nicht um einen öffentlichen Auftraggeber oder einen Auftraggeber im Sinne der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU handelt. Der Dienstleistungsauftrag fällt nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie und wird für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe nicht berücksichtigt. Keiner der Busse, die Gegenstand des Auftrags sind, zählt für die Zwecke des Mindestziels. Auch ein eventueller Ersatz von Bussen wird nicht gezählt und muss nicht überwacht/registriert werden.

Fallbeispiel 2: Vor dem 2. August 2021 hat ein öffentlicher Auftraggeber einen Auftrag über den Betrieb seines Busnetzes an eine Verkehrsbehörde vergeben, bei der es sich auch um einen öffentlichen Auftraggeber oder einen Auftraggeber im Sinne der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU handelt. Der Dienstleistungsauftrag fällt nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie und wird für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe nicht berücksichtigt. Die Beschaffung von Bussen durch die Verkehrsbehörde fällt jedoch in den Anwendungsbereich der Richtlinie. Ersetzt also die Behörde im Bezugszeitraum einen oder mehrere Busse, die für die Erbringung der Dienstleistung verwendet wurden, wird dieser Kauf im Hinblick auf das Mindestziel für die Auftragsvergabe gezählt und sollte entsprechend gemeldet werden (in diesem Fall würde der Kauf des Busses unabhängig davon zählen, ob er für den Dienstleistungsauftrag genutzt wird).

Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie auf Rahmenvereinbarungen und dynamische Beschaffungssysteme

27. *Wie werden die Anforderungen der Richtlinie auf Ausschreibungen im Rahmen des dynamischen Beschaffungssystems oder in Rahmenvereinbarungen angewandt?*

Die Richtlinie gilt für Einzelaufträge, die im Rahmen einer Rahmenvereinbarung oder im Rahmen dynamischer Beschaffungssysteme vergeben werden. Die einzelnen Vergabebekanntmachungen sollten für die Zwecke der Richtlinie im Einklang mit Artikel 5 Absatz 2 berücksichtigt werden. Diese können wie folgt gemeldet werden:

- Für dynamische Beschaffungssysteme gilt gemäß Artikel 50 Absatz 3 der Richtlinie 2014/24/EU: „Die öffentlichen Auftraggeber übermitteln innerhalb von 30 Tagen nach jeder Auftragsvergabe, die im Rahmen eines dynamischen Beschaffungssystems vergeben wird, eine Vergabebekanntmachung. Sie können diese Bekanntmachungen jedoch auch quartalsweise bündeln. In diesem Fall versenden sie die Zusammenstellung spätestens 30 Tage nach Quartalsende.“
- Für Einzelaufträge innerhalb einer Rahmenvereinbarung wird die mögliche Verwendung elektronischer Formulare im eForms Policy Implementation Handbook (Handbuch zur Umsetzung elektronischer Formulare, derzeit nur in englischer Sprache verfügbar) erläutert, siehe insbesondere den folgenden Auszug aus dem Handbuch:

“eForms could be used for the publication of contract award notices for individual contracts within a framework agreement, every quarter (and reference to the notice setting the framework agreement) which is not required by the Procurement Directives * (Elektronische Formulare könnten für die vierteljährliche Veröffentlichung von Vergabebekanntmachungen für Einzelaufträge im Rahmen einer Rahmenvereinbarung verwendet werden (mit Verweis auf die Bekanntmachung zur Festlegung der Rahmenvereinbarung), was in den Richtlinien über die Auftragsvergabe nicht vorgeschrieben ist.) This obligation can be further segmented depending on the type of framework agreement (Diese Verpflichtung kann je nach Art der Rahmenvereinbarung weiter unterteilt werden): e.g. for all framework agreements, or only for framework agreements with multiple economic operators. (z. B. für alle Rahmenvereinbarungen oder nur für Rahmenvereinbarungen mit mehreren Wirtschaftsteilnehmern).

Publishing contract award notices about contracts awarded within framework agreements is necessary for ensuring transparency about the actual amount of taxpayers' money being spent and, in the case of framework agreements with multiple economic operators, for ensuring additional transparency on who is actually receiving the money (Die Veröffentlichung von Vergabebekanntmachungen über Aufträge, die im Rahmen von Rahmenvereinbarungen vergeben werden, ist notwendig, um Transparenz in Bezug auf die tatsächlich ausgegebenen Steuergelder zu gewährleisten und im Falle von Rahmenvereinbarungen mit mehreren Wirtschaftsteilnehmern für zusätzliche Transparenz darüber zu sorgen, wer die Gelder tatsächlich erhält.) (In addition, it is necessary for precise measuring of vehicles purchases under the Clean Vehicles Directive) (Darüber hinaus ist eine genaue Zählung der Käufe von Fahrzeugen im Rahmen der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge erforderlich.)

* This is done in eForms by publishing a contract award notice with repeated Tender (BG-320) and Contract (BG-310) (Dies geschieht mithilfe elektronischer Formulare durch Veröffentlichung einer Vergabebekanntmachung mit wiederholtem Angebot (BG-320) und Auftrag (BG-310)).“

28. *Gilt die Richtlinie für Ausschreibungen im Rahmen zuvor festgelegter dynamischer Beschaffungssysteme oder Rahmenvereinbarungen, wenn die Richtlinie während der Geltungsdauer des Systems in Kraft tritt?*

Nein. Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie fallen nur Aufträge, bei denen der Aufruf zum Wettbewerb nach dem 2. August 2021 ergangen ist, in den Anwendungsbereich der Richtlinie. Ein dynamisches Beschaffungssystem oder eine Rahmenvereinbarung, deren Aufruf zum Wettbewerb vor diesem Zeitpunkt ergangen ist, würden daher nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, auch wenn nach diesem Zeitpunkt möglicherweise Einzelaufträge auf der Grundlage dieses dynamischen Beschaffungssystems vergeben werden. Siehe hierzu auch Frage 7.

29. *Für welchen Zeitraum sind die entsprechenden Fahrzeuge zu zählen, wenn während des ersten Bezugszeitraums eine Rahmenvereinbarung oder ein dynamisches Beschaffungssystem festgelegt wird, aber im zweiten Bezugszeitraum Einzelaufträge vergeben werden?*

Gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie ist das zu berücksichtigende Datum das Datum der Auftragsvergabe. Bei Rahmenvereinbarungen oder dynamischen Beschaffungssystemen ist dies das Vergabedatum der Einzelaufträge. Bei Einzelaufträgen, die im zweiten Bezugszeitraum im Rahmen einer im ersten Bezugszeitraum festgelegten Rahmenvereinbarung oder eines dynamischen Beschaffungssystems vergeben werden, werden die betreffenden Fahrzeuge daher für den zweiten Bezugszeitraum gezählt.

Siehe hierzu auch Frage 7.

Fragen im Zusammenhang mit der Auftragsvergabe, an der öffentliche Auftraggeber aus verschiedenen Mitgliedstaaten beteiligt sind

30. *Wenn öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber aus verschiedenen Mitgliedstaaten an einer gemeinsamen Auftragsvergabe beteiligt sind – beispielsweise wenn ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit die gemeinsame Auftragsvergabe für saubere Busse im Namen seiner Mitglieder in verschiedenen Mitgliedstaaten organisiert – wie sollte dies in der TED-Datenbank gemeldet werden, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe korrekt dem betreffenden Mitgliedstaat zugewiesen werden?*

Die oben beschriebene gemeinsame Auftragsvergabe wird als ein Eintrag in die TED-Datenbank aufgenommen. Die entsprechenden Fahrzeuge würden daher automatisch dem Mitgliedstaat zugewiesen, in dem der federführende öffentliche Auftraggeber/Auftraggeber seinen Sitz hat. Um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge für die Zwecke der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe korrekt den beteiligten Mitgliedstaaten zugewiesen werden, sollte die Verteilung von Fahrzeugen, sauberen Fahrzeugen und emissionsfreien Fahrzeugen in das Textfeld II.2.14 „Zusätzliche Angaben“ eingegeben werden. Die Kommissionsdienststellen werden dann die Zählung dieser Fahrzeuge im System entsprechend ihrer tatsächlichen Verteilung auf die beteiligten Mitgliedstaaten manuell berichtigen.
