



# BESCHAFFUNG VON ELEKTROFAHRZEUGEN IN ÖFFENTLICHEN FLOTTEN

## Rechtsrahmen

RA Jan-Oliver Schrotz, LL.M.

Bonn, 2. Juni 2015



# AGENDA

- Umweltkriterien in Beschaffungsvorgängen
- Ziel, Anwendungsbereich und Regelungsinhalt der Richtlinie 2009/33/EG
- Gestaltungsvarianten und Umsetzung in nationales Recht
- Rechenbeispiel und Ausblick

# UMWELTKRITERIEN IN BESCHAFFUNGSVORGÄNGEN

- EuGH, Urt. v. 17.09.2002, Rs. C-513/99:
  - Umweltkriterien müssen mit Gegenstand des Auftrags zusammenhängen;
  - Umweltkriterien dürfen dem Auftraggeber keine uneingeschränkte Entscheidungsfreiheit einräumen
  - Umweltkriterien müssen im Leistungsverzeichnis oder in der Auftragsbekanntmachung genannt sein und
  - Umweltkriterien müssen allen wesentlichen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts
    - insbesondere dem Diskriminierungsverbot - Rechnung tragen.

# UMWELTKRITERIEN IN BESCHAFFUNGSVORGÄNGEN

- Aufträge werden an fachkundige, leistungsfähige, gesetzestreue, zuverlässige Unternehmen vergeben (§ 97 Abs. 4 Satz 1 GWB);
- Für die Auftragsausführung können zusätzliche umweltbezogene Anforderungen gestellt werden wenn
  - sie im sachlichen Zusammenhang mit dem Auftragsgegenstand stehen und
  - sich aus der Leistungsbeschreibung ergeben (§ 97 Abs. 4 Satz 2 GWB).
- Andere / weitergehende Anforderungen dürfen nur aufgrund eines formellen Gesetzes vorgesehen werden (§ 97 Abs. 4 Satz 3 GWB);
- Der Zuschlag wird auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt (§ 97 Abs. 5 GWB).

# UMWELTKRITERIEN IN BESCHAFFUNGSVORGÄNGEN

- Eignung: Person des Leistungserbringers
  - Umweltmanagement (EMAS);
  - Zugriff auf emissionsarme Betriebsmittel, sofern für Leistungserbringung erforderlich (Umweltzonen).
- Mindestanforderungen: Ausschluss bei Missachtung;
- Zuschlagskriterien: Einbeziehung in Wirtschaftlichkeitsvergleich
  - Abfrage von Konzepten
  - Bewertung der Umweltleistungs/Energieeffizienz
  - Lebenszykluskosten/TCO
- Allianz für nachhaltige Beschaffung: Leitfaden Elektromobilität

# ZIEL/ANWENDUNGSBEREICH/REGELUNGSINHALT RL 2009/33/EG

## Ziel der Richtlinie 2009/33

- Förderung / Belebung des Markts für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge
- Verbesserung des Beitrags des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Europäischen Union
- Zweigleisiger Ansatz
  - **technologieneutral**
  - **Optimierung herkömmlicher Motoren**
  - **Förderung alternativer Ansätze**

# ZIEL/ANWENDUNGSBEREICH/REGELUNGSINHALT RL 2009/33/EG

## Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/33

- Persönlicher Anwendungsbereich:
  - „Traditionelle“ öffentliche Auftraggeber;
  - Sektorenauftraggeber;
  - Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste (VO 1370/2007/EG).
- Beschaffungsgegenstand, Straßenfahrzeuge:
  - Pkw,
  - leichte Nutzfahrzeuge,
  - schwere Nutzfahrzeuge,
  - Busse.

# ZIEL/ANWENDUNGSBEREICH/REGELUNGSGEHALT RL 2009/33/EG

## Regulierungsinhalt

- Mitgliedstaaten stellen sicher, dass beim Fahrzeugkauf Energie- und Umweltauswirkungen bezogen auf den Lebenszyklus des jeweiligen Fahrzeugs berücksichtigt werden
- Berücksichtigung *müssen* finden:
  - Energieverbrauch,
  - CO<sub>2</sub> - Emissionen,
  - Ausstoß von Stickoxiden / Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen / Partikeln.
- Auftraggeber *können* weitere Umweltauswirkungen berücksichtigen, z. B. Lärmemissionen
- Konsequenz: Richtlinie machte bestehende Option zur Pflicht.



# GESTALTUNGSVARIANTEN UND UMSETZUNG IN NATIONALES RECHT

## Gestaltungsvarianten

- Festlegung technischer Spezifikationen für die Energie- und Umweltleistung in den Vergabeunterlagen.
- Wirtschaftlichkeitsvergleich (Angebotswertung)
  - „Qualitative“ Zuschlagskriterien (insb. Berücksichtigung bei Punktevergabe);
  - preisliche Bewertung von Energie- und Umweltauswirkungen (Richtlinie 2009/33 trifft detaillierte Vorgaben zur Berechnung; Kommission soll Daten an Inflation / technischen Fortschritt anpassen).
- *Wenigstens* eine der Methoden muss zur Anwendung gelangen

# GESTALTUNGSVARIANTEN UND UMSETZUNG IN NATIONALES RECHT

## Umsetzung in das nationale Recht (1)

- Auftraggeber gemäß Vergabekoordinierungsrichtlinie; § 4 Abs. 7 bis 10 VgV
  - Der öffentliche Auftraggeber hat bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen Energieverbrauch und Umweltauswirkungen als Kriterium *angemessen* zu berücksichtigen
  - Es *müssen* folgende Faktoren bezogen auf die Lebensdauer des Fahrzeuges berücksichtigt werden
    - Energieverbrauch
    - Kohlendioxid-Emissionen
    - Emissionen von Stickoxiden
    - Emissionen von Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen
    - Partikelförmige Abgasbestandteile

# GESTALTUNGSVARIANTEN UND UMSETZUNG IN NATIONALES RECHT

## Umsetzung in das nationale Recht (2)

- Formen:
  - In der Leistungsbeschreibung oder den technischen Spezifikationen müssen Vorgaben zu Energieverbrauch und Umweltauswirkungen gemacht werden *und*
  - Energieverbrauch und Umweltauswirkungen sind als Kriterium angemessen bei der Entscheidung über den Zuschlag zu berücksichtigen
- Sonderregelung; Einsatzfahrzeuge

# GESTALTUNGSVARIANTEN UND UMSETZUNG IN NATIONALES RECHT

## Umsetzung in das nationale Recht (3)

- Sektorenauftraggeber; § 7 Abs. 5,6 und § 29 Abs. 2 SektVO
  - Weitgehend deckungsgleiche Regulierung
  - Kein explizites Angemessenheitserfordernis bezüglich Berücksichtigung
  - Alternative Berücksichtigung durch Vorgaben  
Leistungsbeschreibung/technischen Spezifikationen bzw. Zuschlagskriterien

## RECHENBEISPIEL UND AUSBLICK

### Kapitalisierung von „Öko-Effekten“: Gesamtenergieverbrauchskonsom

- RL ordnet jedem Fahrzeug eine Gesamtkilometerleistung zu (z.B. Pkw = 200.000 km).
- RL ordnet jedem Kraftstoff einen Energiegehalt zu (z.B. Diesel = 36 MJ/l).
- Umrechnung des Kraftstoffverbrauchs in Energieverbrauch (MJ) je km.
- „Kapitalisierung“ des Energieverbrauchs: Der Energieeinheit MJ wird ein einheitlicher, antriebsunabhängiger finanzieller Wert zugeordnet (€/MJ). Dieser richtet sich nach dem jeweils günstigeren Nettopreis für Otto- oder Dieseldieselkraftstoff.
- Gesamtenergieverbrauchskosten =  
Gesamtkilometerleistung \* Energieverbrauch/km \* €/MJ.
- Hilfe: [www.cleanvehicle.eu](http://www.cleanvehicle.eu).

## RECHENBEISPIEL UND AUSBLICK

### Kapitalisierung von „Öko-Effekten“ : Rechenbeispiel (1)

- Angebotenes Fahrzeug:
  - Pkw (Gesamtkilometerleistung = 200.000 km);
  - Verbrauch je 100 km: 6 l Dieselkraftstoff (Herstellerangaben);
  - Annahme: Nettopreis Dieselkraftstoff = 0,55 €/l
  - Annahme: Nettopreis pro Energieeinheit von Diesel < Ottokraftstoff.
- Umrechnung des Kraftstoffverbrauch in Energieverbrauch:  
 $6\text{l}/100\text{km} * 36\text{ MJ/l (Energiegehalt gem. RL)} = 2,16\text{ MJ/km.}$

## RECHENBEISPIEL UND AUSBLICK

### Kapitalisierung von „Öko-Effekten“ : Rechenbeispiel (2)

- Antriebsunabhängiger finanzieller Wert:

$0,55 \text{ €/l (Nettopreis Dieselkraftstoff)} : 36 \text{ MJ/l (Energiegehalt Diesel)} = 0,0153 \text{ €/MJ.}$

- Gesamtenergieverbrauchskosten:

$200.000 \text{ km} * 2,16 \text{ MJ/km} * 0,0153 \text{ €/MJ} = 6.610 \text{ €.}$

## RECHENBEISPIEL UND AUSBLICK

### Kapitalisierung von „Öko-Effekten“ : Zum Vergleich

- Angebotenes Fahrzeug:
  - Pkw (Gesamtkilometerleistung = 200.000 km);
  - Elektroauto;
  - Verbrauch je 100 km: 15 KW/h = 0,54 MJ/km;
  - Annahme: Nettopreis Dieselkraftstoff = 0,55 €/l;
  - Annahme: Nettopreis pro Energieeinheit von Diesel < Ottokraftstoff;
  - D.h.: Antriebsunabhängiger finanzieller Wert = 0,0153 €/MJ.
- Gesamtenergieverbrauchskosten

$$200.000 * 0,54 \text{ MJ/km} * 0,0153 \text{ €/MJ} = 1.652 \text{ €}$$





## RECHENBEISPIEL UND AUSBLICK

### Kapitalisierung von „Öko-Effekten“: Emissionen

- RL gibt Emissionskosten vor (z. B. für Partikel 0,087 €/g).
- Bei herkömmlichen Verbrennungsmotoren belaufen sich die Emissionskosten auf 700 - 1.000 €.
- Mangels lokaler Emissionen fallen keine Emissionskosten bei Elektroautos an.



## RECHENBEISPIEL UND AUSBLICK

### Fazit, Kritik, Ausblick

- Hat sich die Richtlinie bewehrt?
- Welche Auswirkungen hat die Richtlinie auf die Praxis der Fahrzeugbeschaffung / die Zusammenstellung öffentlicher Fuhrparks
- Ausblick

# KONTAKT



Dr. Jan-Oliver Schrotz, LL.M.  
Rechtsanwalt

[jan-oliver.schrotz@bdolegal.de](mailto:jan-oliver.schrotz@bdolegal.de)

Telefon: +49 40 30293-318

Fax: +49 40 30293-300

Mobil: +49 170 4285100

**BDO Legal**  
**Rechtsanwalts-gesellschaft mbH**

Fuhlentwiete 12

20355 Hamburg