

Per E-Mail

An die Mitglieder
des BAYERISCHEN GEMEINDETAGS
und des BAYERISCHEN STÄDTETAGS

München, den 1. Dezember 2023

Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz gibt öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern verbindliche Quoten für die Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen vor.

Bayern hat zusammen mit einem Großteil der Bundesländer, den kommunalen Spitzenverbänden auf Bundesebene, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen und vielen seiner Mitgliedsverbände eine Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) **im Busbereich** abgeschlossen. Der Abschluss der Vereinbarung ermöglicht eine flexiblere Handhabung der bundesgesetzlichen Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG, indem die teilnehmenden Länder ein gemeinsames Mindestziel bilden, das insgesamt eingehalten werden muss.

Mit beiliegendem Informationsschreiben bittet das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber im Sinne des SaubFahrzeugBeschG um **Teilnahme an der Branchenvereinbarung**, indem mit einem Meldeformular relevante Vergaben fristgerecht erstmals **zum 31.12.2023** an das Funktionspostfach CVD@stmb.bayern.de mitgeteilt werden.

Die Branchenvereinbarung findet Anwendung auf die Beschaffung von Bussen der Fahrzeugklasse M3 gemäß § 6 Absatz 2 Nr. 1b) des Gesetzes und betrifft die Vergabe von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit Busverkehr gemäß Verordnung (EG) 1370/2007 durch ÖPNV-Aufgabenträger ebenso wie grundsätzlich die Durchführung oder Beauftragung von freigestellten Schülerverkehren. Dabei sind jedoch die Schwellenwerte des § 3 SaubFahrzeugBeschG zu beachten.

Die kommunalen Spitzenverbände unterstützen dieses Anliegen und bitten um Beteiligung möglichst vieler Auftraggeber. Nur so kann die Branchenvereinbarung ihren Zweck einer flexiblen Handhabung der bundesgesetzlichen Mindestziele erfüllen.

Nähere Informationen entnehmen Sie bitte dem **beiliegenden** Anschreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und den weiteren Anlagen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Zielbauer (Telefon 089/2192-3767, Mail: CVD@stmb.bayern.de) zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Franz Dirnberger
Geschäftsführendes
Präsidialmitglied
BAYERISCHER GEMEINDETAG



Bernd Buckenhofer
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied
BAYERISCHER STÄDTETAG

Anlagen

Für Busse der Fahrzeugklasse M 3 Klasse I und Klasse A gilt gemäß § 6 Abs. 2 Ziffer 1 b SaubFahrzeugBeschG im ersten Referenzzeitraum vom **02.08.2021 bis zum 31.12.2025 eine Mindestquote von 45% sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der beschafften Busse dieser Klassen**. Die **Hälfte des Mindestziels** muss dabei durch die Beschaffung **emissionsfreier Fahrzeuge** erfüllt werden. Dabei sind jedoch die Schwellenwerte des § 3 SaubFahrzeugBeschG zu beachten.

Für Busse der Klasse M3 Klasse II (Überlandbusse mit wenigen Stehplätzen oder Reisebusse) findet das SaubFahrzeugBeschG keine Anwendung. Dies kann insbesondere im freigestellten Schülerverkehr relevant sein, bei dem auch aus Gründen der Sicherheit für die Schülerinnen und Schüler eine höhere Sitzplatzzahl von Bedeutung sein kann und deshalb Fahrzeuge der Klasse M3 Klasse II zum Einsatz kommen sollten.

Die Quoten des SaubFahrzeugBeschG sind grundsätzlich durch jeden öffentlichen Auftraggeber bzw. Sektorenauftraggeber für sich einzuhalten. Die Länder haben in § 5 Absatz 2 SaubFahrzeugBeschG die Möglichkeit erhalten, Branchenvereinbarungen abzuschließen mit dem Ziel, die Einhaltung der gesetzlichen Mindestziele auf der Ebene des jeweiligen Landes insgesamt sicherzustellen. Darüber hinaus können die Länder nach § 5 Absatz 3 SaubFahrzeugBeschG gemeinsame Mindestziele zwischen den Ländern bilden.

Die **Länder** Bayern, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen haben **zusammen mit den Kommunalen Spitzenverbänden auf Bundesebene, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen und vielen seiner Mitgliedsverbänden** die als Anlage beigelegte **länderübergreifende Branchenvereinbarung** für den ersten Referenzzeitraum vom 02.08.2021 bis zum 31.12.2025 im Busbereich (Klasse M 3) **erarbeitet, die nun in Kraft getreten ist**. Der **Abschluss der Vereinbarung ermöglicht eine flexiblere Handhabung** der bundesgesetzlichen **Mindestziele**, indem die teilnehmenden Länder ein gemeinsames Mindestziel bilden, das insgesamt eingehalten werden muss.

Die **Teilnahme an der Branchenvereinbarung ist freiwillig und erfolgt durch fristgerechte Meldung mittels beigefügtem Meldeformular**. Die **ersten Meldungen** der teilnehmenden Kommunen als Auftraggeber von Vergaben über Verkehrsleistungen sowie über die Beschaffung eigener Fahrzeuge erfolgen **zum 31.12.2023** an das jeweilige Land. Beschaffungen kommunaler Verkehrsunternehmen sind hiervon nicht umfasst. Teilnehmende Verkehrsunternehmen melden ihre Fahrzeugbeschaffungen zum 31.12.2023 an die Unternehmensverbände über deren Abfragetool. Die **Datenmeldung** umfasst eine Aufschlüsselung nach der **Anzahl** aller zum Einsatz / zur Beschaffung **vorgesehenen Fahrzeuge der relevanten Klasse M3 Klassen I und A** sowie jeweils anteilig der Anzahl der vorgesehenen sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeuge. Dabei ist zu unterscheiden zwischen **Ist-Daten** (bereits erfolgte Vergaben, rückwirkend für den Gesamtzeitraum vom 02.08.2021 bis zum Meldezeitpunkt) und **Plan-Daten** (zukünftig geplante Vergaben bis einschließlich 31.12.2025). Die im Gesetz festgelegten Pflichten zur Ausweisung von Daten auf der Europäischen Vergabepattform TED bleiben unberührt.

Länder und Koordinierungskreis errechnen aus den eingegangenen Meldungen eine Landesquote bzw. länderübergreifende Quote. Sollten meldende Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber die Quote innerhalb des Referenzzeitraums voraussichtlich nicht für sich einhalten können, prüfen Länder und Koordinierungskreis, ob die Einhaltung der Gesamtquote durch die Übererfüllung anderer Teilnehmer dennoch gewährleistet ist und erteilen ggf. entsprechende Freistellungen, um von der Quote abweichen zu dürfen.

Damit das Instrument der Branchenvereinbarung Wirkung entfaltet, ist es **wichtig, dass möglichst viele öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber i. S. d. SaubFahrzeugBeschG daran teilnehmen** – also auch diejenigen, die die bundesgesetzlichen Mindestziele voraussichtlich (über-)erfüllen werden. Diejenigen Auftraggeber, die nicht an der Branchenvereinbarung teilnehmen, müssen die im Gesetz festgeschriebenen Quoten innerhalb des jeweiligen Referenzzeitraums weiterhin für sich einhalten.

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie im Interesse aller Beteiligter an der Branchenvereinbarung, sich über die Meldung Ihrer relevanten Vergaben an dem Prozess zu beteiligen. Bitte füllen Sie dazu das ebenfalls beigefügte **Meldeformular**

aus und senden es **bis zum 31.12.2023 per Mail an CVD@stmb.bayern.de** zurück. Nur auf diesem Wege kann die im SaubFahrzeugBeschG ermöglichte flexible Handhabung bei der Erreichung der Mindestquoten ihre Wirkung entfalten.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Zielbauer (Telefon 089/2192-3767, Mail CVD@stmb.bayern.de) gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Arne Kuder
Ministerialrat

Freistaat Bayern, vertreten durch das
Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr,

Brandenburg, vertreten durch das
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung,

Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch die
Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau,

Frei und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende,

Hessen, vertreten durch das
Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen,

Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch das
Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit,

Niedersachsen, vertreten durch das
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung,

Nordrhein-Westfalen, vertreten durch das
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr,

Rheinland-Pfalz, vertreten durch das
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität,

Saarland, vertreten durch das
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz,

Freistaat Sachsen, vertreten durch das
Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,

Sachsen-Anhalt, vertreten durch das
Ministerium für Infrastruktur und Digitales,

Schleswig-Holstein, vertreten durch das
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus,

Freistaat Thüringen, vertreten durch das
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft,

- nachfolgend: die beteiligten Länder -

und

der **Deutsche Städtetag**, vertreten durch

Herrn Helmut Dedy

der **Deutsche Landkreistag**, vertreten durch

Herrn Prof. Dr. Hans-Günter Henneke

der **Deutsche Städte- und Gemeindebund e. V.**, vertreten durch

Herrn Dr. Gerd Landsberg

- nachfolgend: die kommunalen Spitzenverbände -

und

der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)**, vertreten durch

den Hauptgeschäftsführer, Herrn Oliver Wolff,

der **Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo)**, vertreten durch

die Hauptgeschäftsführerin, Frau Christiane Leonard sowie

Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V. (WBO)

Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO)

Verband der Omnibusunternehmer des Landes Brandenburg e.V. (VDOB)

Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen e.V. (LHO)

Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen e.V. (mVo)

Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN)

Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (NWO)

Omnibusverband Süd-West e.V. (OSW)

Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V. (VVRP)

Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V. (VDV)

Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland e.V. (LVS)

Landesverband der Omnibusunternehmer Sachsen-Anhalt e.V. (VSAO)

Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e.V. (LSV)

Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen e.V. (LSOT)

Omnibus Verband Nord e.V. (OVN)

Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmen e.V. (MDO)

- nachfolgend: die Unternehmensverbände -

gemeinsam nachfolgend: Partner

schließen folgende

Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Busbereich

Auf der Basis der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung (der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean-Vehicles-Richtlinie, nachfolgend: CVD) hat der Bund das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (nachfolgend: Gesetz) erlassen. Das Gesetz verpflichtet öffentliche Auftraggeber und Verkehrsunternehmen, nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes bei der Beschaffung von Fahrzeugen und bei der Vergabe von Verkehren Mindestquoten von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugantrieben anzuwenden. Dies betrifft insbesondere die Beschaffung von Bussen im Öffentlichen Personennahverkehr. Die Länder haben in § 5 des Gesetzes die Möglichkeit erhalten, Branchenvereinbarungen abzuschließen mit dem Ziel, die Einhaltung der gesetzlichen Mindestziele auf der Ebene des jeweiligen Landes insgesamt sicherzustellen (Absatz 2) und gemeinsame Mindestziele zwischen den Ländern zu bilden (Absatz 3).

Die Partner begrüßen ausdrücklich die Ziele des Gesetzes. Sie werden untereinander und mit ihren jeweiligen Verbandsmitgliedern zusammenarbeiten mit dem Ziel, dass die erforderlichen Mindestbeschaffungsquoten in den beteiligten Ländern insgesamt erreicht werden. Insbesondere sollen die Ziele möglichst effizient im Hinblick auf Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Belange umgesetzt werden. Die vom Gesetz mit dem Abschluss von Branchenvereinbarungen ermöglichte Flexibilität bei der Erreichung der Mindestquoten soll auf Grundlage dieser Branchenvereinbarung gemeinsam konkret gestaltet werden.

Die CVD sieht vor, dass die durch saubere bzw. emissionsfreie Antriebe verursachten Mehrkosten nicht durch die Fahrgäste über die Fahrgelder getragen werden sollen. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, eine wirtschaftlich tragfähige Umsetzung zu erreichen.

1. Anwendungsbereich

Dieser Branchenpakt dient der gemeinsamen Erfüllung der Mindestziele für die vom Anwendungsbereich des Gesetzes umfasste Beschaffung von Bussen der Fahrzeugklasse M3 gemäß § 6 Absatz 2 Nr. 1b) des Gesetzes und betrifft

a. die Vergabe von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit Busverkehr gemäß Verordnung (EG) 1370/2007 durch ÖPNV-Aufgabenträger,

b. die Beschaffung von Bussen durch Verkehrsunternehmen, die Mitglieder bei den Unternehmensverbänden sind,

sowie

c. Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste mit den CPV-Referenznummern 60112000-6 „Öffentlicher Verkehr (Straße)“, 60130000-8 „Personensonderbeförderung (Straße)“ und 60140000-1 „Bedarbspersonenbeförderung“, sofern sie von Mitgliedern der kommunalen Spitzenverbände oder Unternehmensverbände vergeben werden.

Beschaffungen durch Unternehmen, die in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen (§ 7 des Gesetzes), sind nicht umfasst.

2. Koordinierungskreis

Die Partner richten gemeinsam einen Koordinierungskreis ein. Dieser begleitet die Umsetzung dieser Branchenvereinbarung hinsichtlich der Neubeschaffungen von sauberen und emissionsfreien Antrieben im Linienbusverkehr in den beteiligten Ländern.

Insbesondere trägt der Koordinierungskreis länderübergreifend die vorliegenden Daten zusammen, sorgt für einen einheitlichen Kenntnisstand der Partner über die Ergebnisse und berät über die geplanten oder erforderlichen Maßnahmen zur gemeinsamen Erreichung der gesetzlichen Mindestziele.

Den Vorsitz des Koordinierungskreises übernimmt bis auf Weiteres ein Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen. Neben dem Vorsitz gehören dem Koordinierungskreis jeweils ein Vertreter der eingangs aufgeführten Partner dieser Branchenvereinbarung an, mit der Einschränkung, dass die beteiligten Länder insgesamt neben dem Vorsitz bis zu drei weitere Vertreter in den Koordinierungskreis entsenden. Es steht aber allen beteiligten Ländern frei, jederzeit an den Sitzungen des Koordinierungskreises mitzuwirken, insbesondere bei Fragen des Ausgleichs von Über- und Untererfüllung.

Der Koordinierungskreis tritt halbjährlich im Juni und Dezember zusammen. Sitzungen sollen außerdem stattfinden, wenn ein oder mehrere Partner dies vorschlagen.

Der Koordinierungskreis erarbeitet in seiner ersten Sitzung auf der Grundlage dieser Vereinbarung ein Schema zur Datenerhebung (Meldeformular), das im Nachgang mit

den Partnern abgestimmt wird. Darin werden auch nähere Angaben zur Fahrzeug-Datenbank insbesondere in Hinblick auf Datensicherheit bereitgestellt.

Der Koordinierungskreis ist ein beratendes Gremium und kann Empfehlungen an die Partner – einzeln oder insgesamt - aussprechen. Mitglieder des Koordinierungskreises dürfen nur in Bezug auf die nach Ziffer 6 aggregierten Daten Auskunft erteilen und haben bezüglich der Beschaffungszahlen einzelner Auftraggeber nach Ziffer 3 sowie der nach Ziffer 4 erhobenen Daten Stillschweigen zu bewahren, sofern kein anderslautendes Einverständnis des jeweiligen Bereitstellers der Daten vorliegt. Mitgliedern und Teilnehmern des Koordinierungskreises wird unter Vorbehalt des Stillschweigens vollumfängliche Dateneinsicht gewährt, sofern dies für die Erfüllung der Aufgaben erforderlich ist.

Der Koordinierungskreis kann bei Bedarf oder auf Wunsch mehrerer Partner Arbeitsgruppen einrichten. In diesen sollen Vertreter der Partner mitwirken.

3. Datengrundlage seitens der Verkehrsunternehmen

Die von den Unternehmensverbänden vertretenen Verkehrsunternehmen melden die von ihnen in den Anwendungsbereich fallenden Ist- und Plan-Daten Ende Dezember und Juni an den jeweiligen Unternehmensverband.¹ Die jeweiligen Unternehmensverbände fassen diese Daten zusammen und leiten sie mit den gesammelten Einzelmeldungen im Februar und August an die jeweils zuständige Landesstelle weiter.

Bei der Meldung sind Ist- und Plan-Daten anzugeben. Maßgeblich für die Plan-Daten sind die in dem vom jeweils zuständigen Unternehmensgremium bestätigten im Wirtschaftsplan enthaltenen oder mit einem ähnlichen Grad an Verbindlichkeit vorliegenden Angaben. Die Meldung umfasst auch mittelfristige bzw. noch nicht verbindliche Plan-Daten der Verkehrsunternehmen, damit rechtzeitig erkennbar ist, ob mit einer Erreichung der Quote im gesamten Referenzzeitraum zu rechnen ist. Die Verkehrsunternehmen melden zudem jede erhebliche tatsächliche Abweichung in den Plan-Daten unverzüglich.

Die Landesgruppen der Unternehmensverbände können die Aufgabe der Datenerhebung und -weiterleitung im Einvernehmen mit ihrem Bundesverband an diesen übertragen. Den Unternehmensverbänden ist die Ausgestaltung einer Zusammenarbeit bei der Datenerhebung freigestellt.

Die im Gesetz festgelegten Pflichten von Verkehrsunternehmen zur Ausweisung von Daten im TED bleiben unberührt.

¹ Die Datenmeldung umfasst eine Aufschlüsselung nach Fahrzeugklassen, der Anzahl aller zur Beschaffung vorgesehenen Fahrzeuge sowie jeweils anteilig der Anzahl der vorgesehenen sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeuge. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Ist-Daten (zum Meldezeitpunkt bereits erfolgte Beschaffungen) und Plan-Daten (zukünftige Beschaffungen für die Folgejahre des gesamten Referenzzeitraums).

4. Datengrundlage seitens der Aufgabenträger

Die kommunalen Spitzenverbände informieren die Gebietskörperschaften regelmäßig über die Möglichkeit einer Mitwirkung innerhalb der Branchenvereinbarung und über die im Rahmen dieser Vereinbarung festgelegten Prozesse der Datenerhebung. Die Gebietskörperschaften bzw. die von ihnen beauftragten Stellen melden Ist- und Plan-Daten zu Verkehrsleistungen gemäß Ziff. 1 Buchstaben a) und c), soweit die betreffenden Dienstleistungen und dafür vorgesehenen Busse unter das Gesetz fallen.² Gleiches gilt für die Bus-Beschaffungen für öffentliche Dienstleistungsaufträge, soweit sie auf Aufgabenträgerseite erfolgt. Die Meldung der Zahlen erfolgt Ende Dezember und Juni an die zuständige Landesstelle. Erhebliche tatsächliche Abweichungen von den gemeldeten Plan-Daten melden die Gebietskörperschaften bzw. von ihnen beauftragte Stellen ebenfalls unverzüglich.

Die im Gesetz festgelegten Pflichten von Gebietskörperschaften zur Ausweisung von Daten im TED bleiben unberührt.

5. Datenübermittlung seitens der beteiligten Länder

Die zuständigen Landesstellen werten die Ist- und Plan-Daten aggregiert auf Landesebene aus. Dafür werden zunächst die gemeldeten Daten innerhalb der einzelnen beteiligten Länder betrachtet und eine Ist-Landesquote sowie eine Landesquote für den gesamten Referenzzeitraum ermittelt. Ergibt diese Berechnung, dass das Mindestziel für den Busbereich auf der Ebene des einzelnen Landes insgesamt erreicht werden wird, so teilt dieses Land den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, die ihre Soll- und Ist-Daten gemeldet haben, mit, dass die zum jeweiligen Meldezeitpunkt übermittelten Daten mit den Zielen des Gesetzes vereinbar sind und setzt parallel hierüber die Verbände in Kenntnis. Kann das Mindestziel auf der Ebene eines Landes insgesamt nicht erreicht werden, so prüft es, wie das gemeinsame Mindestziel innerhalb des Landes doch noch erreicht werden kann.

Die beteiligten Länder leiten die beiden Quoten jeweils im Mai und November an den Koordinierungskreis und an die jeweiligen Landesverbände weiter.

Die beteiligten Länder dürfen die Daten im Rahmen ihrer Überwachungs- und Sicherstellungspflicht verwenden. Über Einzelheiten bezüglich Fahrzeuganzahl und Qualitätsanforderungen von in der Planung befindlichen oder von der Gebietskörperschaft noch zu planenden Vergaben von Verkehrsleistungen darf gegenüber Dritten nur nach Zustimmung durch die mit der Planung befasste Stelle Auskunft erteilt werden.

² s. Fußnote 1.

6. Verfahren zur Sicherstellung des gemeinsamen Mindestziels

Auf Grundlage der ermittelten Landesquoten wird im Koordinierungskreis die länderübergreifende Quote berechnet und festgestellt, ob das gemeinsame Mindestziel in Bezug auf den ersten Referenzzeitraum der CVD (d.h. bis 2025) erreicht werden wird. Der Koordinierungskreis prüft auf dieser Grundlage, ob ein länderübergreifender Ausgleich möglich ist. Falls dieser möglich ist, wird dieser auf die beteiligten untererfüllenden Länder verteilt. Die beteiligten Länder übernehmen die Freistellungen in ihren Ländern.

Ergibt die Berechnung, dass in Bezug auf alle gemeldeten Vergaben das gemeinsame Mindestziel auch bei einem länderübergreifenden Ausgleich für alle beteiligten Länder nicht erreicht werden kann, so diskutiert und prüft der Koordinierungskreis, wie das gemeinsame Mindestziel doch noch erreicht werden kann.

Zum Ende des Referenzzeitraums erstellt der Koordinierungskreis einen Bericht, den die beteiligten Länder ihren Meldungen an den Bund beilegen können.

7. Abgleich mit dem TED-System

Die Verkehrsunternehmen und die Gebietskörperschaften sind nach § 8 des Gesetzes verpflichtet, im TED-System (Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union) in der Bekanntmachung über erteilte Aufträge die Zahlen zu den Fahrzeugen, aus denen die Quote berechnet wird, anzugeben.

Die Auswertungen aus der TED Datenbank werden dem zuständigen Ministerium auf Bundesebene regelmäßig durch die EU übermittelt. Die beteiligten Länder gleichen die im Rahmen dieser Vereinbarung erhobenen Daten mit den Daten aus der TED-Datenbank ab und setzen den Koordinierungskreis über das Ergebnis in Kenntnis.

8. Laufzeit

Dieser Branchenpakt tritt mit Unterzeichnung durch alle Partner in Kraft. Die Partner streben an, die Fristen gemäß Ziffern 3 und 4 erstmals Ende Juni 2023 anzuwenden.

Dieser Branchenpakt gilt bis zum 31. Dezember 2025 (Ende des ersten Referenzzeitraums gemäß Gesetz). Er ist mit einer Frist von drei Monaten zum 1. Januar bzw. 1. Juli kündbar, wenn der vorgesehene Zweck nicht erreicht wird oder erhebliche Unstimmigkeiten zwischen den Partnern auftreten. Es besteht im Übrigen ein außerordentliches Kündigungsrecht aus wichtigem Grund. Das Kündigungsrecht kann durch jeden Partner ausgeübt werden. Bei Kündigung eines Partners behält der Branchenpakt für die übrigen Partner seine Gültigkeit. Die Partner nehmen rechtzeitig vor dem Ende des ersten Referenzzeitraums Gespräche über eine Fortsetzung der Vereinbarung für den zweiten Referenzzeitraum (1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030) auf.

9. Haftung

Aus dieser Vereinbarung können keinerlei Zahlungsverpflichtungen gleich welcher Art zwischen den Partnern der Vereinbarung, auch nicht auf Ersatz von Aufwendungen oder auf Schadenersatz abgeleitet werden.