Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 10. November 2017
(OR. en)

14183/17

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0291 (COD)

TRANS 461
CODEC 1777
IA 171
MI 806
ENV 915

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	10. November 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 653 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 653 final.

Anl.: COM(2017) 653 final

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Union strebt die Schaffung eines nachhaltigen, wettbewerbsfähigen und sicheren Energiesystems mit geringen CO_2-Emissionen an. Die Gewährleistung eines nachhaltigen Verkehrs gehört zu den Hauptzielen der gemeinsamen Verkehrspolitik und nimmt auch unter den politischen Prioritäten der Kommission für 2015–2019 und insbesondere im Rahmen der Energieunion[1] und der Förderung von Beschäftigung, Wachstum und Investitionen eine vorrangige Stellung ein. In der Rede zur Lage der Union 2017 wird eine neue industriepolitische Strategie vorgestellt, mit der die EU bei der Verringerung der CO_2-Emissionen weltweit eine führende Rolle übernehmen soll[2].

Diesen politischen Prioritäten wird auch mit der Europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität Nachdruck verliehen, die von der Kommission im Juli 2016 angenommen wurde[3]. Darin wird bekräftigt, dass die Verringerung der CO_2-Emissionen des Verkehrssektors beschleunigt und bei den Emissionen von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen das Ziel völliger Emissionsfreiheit bis Mitte des Jahrhunderts fest im Auge behalten werden muss, um die Verpflichtungen einzuhalten, die die EU auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) 2015 in Paris eingegangen ist

In der Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“[4] wird betont, dass eine erhöhte Produktion und Markakzeptanz sauberer Fahrzeuge, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und moderne Systemdienste unter Nutzung der Datenwirtschaft in der EU zahlreiche Vorteile bietet: Die europäischen Bürgerinnen und Bürger werden in den Genuss sicherer, attraktiver, intelligenter, nahtloser und zunehmend automatisierter Verkehrslösungen kommen, die Unternehmen neue Möglichkeiten für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit erschließen.

Etwa 95 % der Fahrzeuge auf den Straßen Europas fahren nach wie vor mit fossilen Kraftstoffen. In der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität wird klar herausgestellt, dass der Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge deutlich vorangetrieben werden muss, um die von der EU zugesagte Emissionssenkung zu erreichen. In diesem Zusammenhang wird auf die Bedeutung der öffentlichen Auftragsvergabe verwiesen und angemerkt, dass *„die Kommission zur Förderung der Nutzernachfrage im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge entsprechende Anreize in die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge aufnehmen will.“*[5].

Wie bereits in der Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“[6] angekündigt, gehört der vorliegende Vorschlag zu einem zweiten Paket von Vorschlägen, das den Übergang der EU zur emissionsarmen Mobilität unterstützt. Dieses Paket wird im

---

1 COM(2015) 80 final.
2 https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_de.
3 COM(2016) 501 final.
4 COM(2017) 283 final.
5 COM(2016) 501 final.
6 COM(2017) 283 final.

Rahmen der Mitteilung der Kommission „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ vorgelegt. Es umfasst eine Kombination aus angebots- und nachfrageseitigen Maßnahmen, um in der EU den Weg hin zu emissionsarmer Mobilität zu ebnen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Mobilitätsökosystems zu stärken[7].

Die Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, die sogenannte Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge (im Folgenden „die Richtlinie“), ergänzt die horizontalen EU-Rechtsvorschriften über das öffentliche Auftragswesen[8]. Sie schreibt verbindlich vor, dass bei der öffentlichen Beschaffung von Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen berücksichtigt werden, um den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu stimulieren, einen Beitrag zur Verringerung der CO_2- und Luftschadstoffemissionen zu leisten und die Energieeffizienz zu steigern.

Eine Ex-post-Bewertung im Jahr 2015 hat ergeben, dass die Richtlinie schwerwiegende Mängel aufweist. Öffentliche Stellen nutzen die öffentliche Auftragsvergabe in der Regel nicht in ausreichendem Maß, um die Markteinführung sauberer Fahrzeuge voranzutreiben[9]. Zudem wurden Mängel bei der Konzeption der Richtlinie, wie ein unzureichender Handlungsspielraum und das Fehlen einer Definition festgestellt. Die Vorschriften für den Kauf von Fahrzeugen sind entweder vage (technische Spezifikationen) oder zu komplex (Monetisierung externer Effekte).

Das allgemeine Ziel dieser Initiative ist es, die Marktakzakzeptanz von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen, im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe zu fördern und so zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum im Verkehrssektor beizutragen. Der öffentlichen Auftragsvergabe kommt bei der Ankurbelung der Nachfrage eine maßgebliche Rolle zu, auch im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge, für die derzeit Rechtsvorschriften zur Verringerung der CO_2-Emissionen in Vorbereitung sind, aber noch nicht gelten. Über die öffentliche Auftragsvergabe wird die Dynamik der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Mitgliedstaaten unterstützt, in denen der Anteil sauberer Fahrzeuge noch sehr gering ist – im Jahr 2017 lag der Anteil von Elektrofahrzeugen an den Pkw-Neuzulassungen in 16 Mitgliedstaaten unter 1 % und in 10 Mitgliedstaaten unter 0,5 %. Im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe wird zudem die Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge im Marktsegment für schwere Nutzfahrzeuge gefördert.

Mit der Überarbeitung wird sichergestellt, dass die Richtlinie alle einschlägigen Vergabeverfahren abdeckt und eindeutige, langfristige Marktsignale aussendet, und dass die Vorschriften einfacher und wirksamer werden. Ziel ist es, den Beitrag des Verkehrssektors zur Verringerung der CO_2- und der Luftschadstoffemissionen und zu Wettbewerbsfähigkeit

---

7 COM(2017) 675 final.

8 Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

9 In den Jahren 2009 bis 2015 waren im Durchschnitt etwa 4,7 % aller neuen Fahrzeuge für den öffentlichen Personenverkehr (~2,7kFahrzeuge), 0,4 % aller neuen leichten Nutzfahrzeuge (0,02k Fahrzeuge), 0,07 % aller Solofahrzeuge (0,006k Fahrzeuge) und 1,7 % aller neuen Busse (0,13k Fahrzeuge), die gemäß der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge erworben wurden, Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge oder mit Erdgas betriebene Fahrzeuge.

und Wachstum zu stärken. Außerdem soll eine bessere Abstimmung und damit eine größere Marktwirkung der öffentlichen Auftragsvergabe in den Mitgliedstaaten erreicht werden.

Im Rahmen der Überarbeitung wird der Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeweitet und eine Definition für saubere leichte Nutzfahrzeuge auf der Grundlage eines kombinierten Schwellenwerts für CO_2- und Luftschadstoffemissionen festgelegt. Weiterhin wird es möglich sein, im Rahmen dieser Richtlinie einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um den gleichen Ansatz auch für schwere Nutzfahrzeuge anzuwenden, sobald entsprechende CO_2-Emissionsnormen für solche Fahrzeuge auf EU-Ebene angenommen wurden. Für die öffentliche Auftragsvergabe werden auf der Ebene der Mitgliedstaaten Mindestziele gemäß dieser Definition und im Falle von schweren Nutzfahrzeugen – bis zum Erlass des delegierten Rechtsaktes – auf der Grundlage alternativer Kraftstoffe festgesetzt. Außerdem wird ein Rahmen für Berichterstattung und Überwachung eingeführt und die Methode zur Monetisierung von externen Effekten verworfen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Im EU-Recht wurden mit den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU einheitliche Mindestvorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge festgelegt. Diese Schwellenwerte sind die Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Bestimmungen der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge. Die Ziele dieser Überarbeitung stehen im Einklang mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union[10], insbesondere was die Anwendung eines diskriminierungsfreien Ansatzes für einzelne öffentliche Auftraggeber, Unternehmen und Betreiber anbetrifft. Sie stimmen mit den wesentlichen Zielen anderer legislativer und nichtlegislativer Initiativen überein, die auf die Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen und die Förderung der Nutzung sauberer, emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge ausgerichtet sind. Die Ziele dieser Initiative und die vorgeschlagenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der vorgeschlagenen Verordnung zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für die Zeit nach 2020[11]. Mit der Überarbeitung wird der auf EU-Ebene durch politische Instrumente für den Markt eingeführte „Push-und-Pull"-Ansatz durch die Schaffung zusätzlicher nachfrageseitiger Impulse für saubereFahrzeuge ergänzt. Sie unterstützt so die Einführung von CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 sowie die Einhaltung der derzeit geltenden Luftqualitätsvorschriften in der EU.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der Richtlinie ist Artikel 192 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Die beiden (?) gesetzgebenden EU-Organe (Mitgesetzgeber?) haben mit der Verabschiedung der Richtlinie 2009/33/EG die Bedeutung der öffentlichen Auftragsvergabe für die Erreichung der langfristigen Umwelt-, Klima- und Energiepolitik sowie für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit hervorgehoben. Dieselbe Rechtsgrundlage wurde auch bei der Annahme der Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU zugrunde gelegt.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Bereiche Verkehr, Umwelt- und Vergaberecht unterliegen der geteilten Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und der EU. Allerdings fällt die sektorale Harmonisierung der Vorschriften

[10] http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm
[11] COM(2017) 676 final.

für die Auftragsvergabe im Binnenmarkt in die alleinige Zuständigkeit der EU. Die Probleme im Zusammenhang mit der Richtlinie in ihrer derzeitigen Form könnten nicht von den Mitgliedstaaten allein behoben werden, da die Zuständigkeit eines Mitgliedstaats an seinen Landesgrenzen endet.

Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass im Rahmen dieser Initiative ein Eingreifen der EU auf die Bereitstellung eines gemeinsamen politischen Rahmens mit Mindestanforderungen an die Vergabe öffentlicher Aufträge für umweltfreundliche Fahrzeuge beschränkt ist, wobei den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung, einschließlich der Wahl der Technologie, Flexibilität eingeräumt wird. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen keinen Eingriff in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Erbringung von (öffentlichen) Verkehrsdiensten dar, und beschränken nicht die Möglichkeit der Auswahl der am besten geeigneten Technologie.

Die möglichen drastischen Auswirkungen des Klimawandels rechtfertigen ein Tätigwerden auf allen Zustädigkeitsebenen; dies ist die anerkannte Ausgangsbasis für die Politikgestaltung auf EU-Ebene. Unbestritten ist auch, dass die Luftverschmutzung zwar meist ein lokales Problem städtischer Gebiete darstellt, ihm aber wirksamer begegnet werden kann, wenn die Behörden auf die effizientesten sauberen Technologien, die zur Verfügung stehen, zurückgreifen können, was durch das Bestehen eines gemeinsamen Marktes erleichtert wird. Die durch Luftverschmutzung verursachten Kosten machen Zusammenarbeit und gemeinsames Handeln auf allen Zuständigkeitsebenen erforderlich.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Richtlinie geht entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht über das für die gesetzten Ziele erforderliche Maß hinaus. Alle Maßnahmen werden im Hinblick auf ihre Auswirkungen als verhältnismäßig angesehen. Sie ergänzen andere politische Instrumente wie die CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und unterstützen die Umsetzung der EU-Luftqualitätsvorschriften. Mit dieser Initiative wird ein klarerer und besser koordinierter Ansatz unterstützt. Die Maßnahmen beschränken auch nicht die Möglichkeit der Auswahl der am besten geeigneten Technologie. Vielmehr unterstützen sie durch die Einführung eines Mindestanteils den erforderlichen raschen Übergang zu emissionsarmer und emissionsfreier Mobilität.

Dies ermöglicht es den Behörden, innerhalb bestimmter Fristen alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Nutzung sauberer Fahrzeuge zu fördern und die politischen Ziele auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene anzugehen. Außerdem wird im Rahmen der allgemeinen umfassenden Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe, die auf nationaler Ebene festgelegt werden, eine flexible Interaktion zwischen nationalen, regionalen und lokalen öffentlichen Stellen ermöglicht. Die territoriale Folgenabschätzung des Vorschlags hat ergeben, dass die Auswirkungen überwiegend positiv sind und in der ganzen EU relativ gleichmäßig spürbar sein werden.

- **Wahl des Instruments**

Da mit dem vorliegenden Vorschlag eine bestehende Richtlinie geändert wird, ist eine Änderungsrichtlinie das geeignete Instrument. Die meisten Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilnahmen, unterstützten diesen Standpunkt und lehnten eine Aufhebung der Richtlinie oder deren Umwandlung in eine Verordnung trotz der Mängel der geltenden Rechtsvorschriften ab. Es wurde festgestellt, dass eine Verordnung nicht die erforderliche Flexibilität bietet, um regionalen und lokalen Unterschieden Rechnung zu tragen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Evaluierung der geltenden Rechtsvorschriften**

Die Ex-post-Bewertung ergab, dass die Richtlinie bisher keine Anreize für die Vergabe öffentlicher Aufträge für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge geboten hat. Die Vergabe öffentlicher Aufträge hat daher die Marktakzeptanz sauberer Fahrzeuge in der gesamten EU sowie die Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen kaum vorangebracht. Sie hatte auch keine erkennbaren Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit oder das Wachstum dieses Sektors.

In der Bewertung werden folgende Hauptgründe für die begrenzte Wirkung der Richtlinie genannt:

- Die begrenzte Bandbreite von Aufträgen, die unter die Richtlinie fallen: Da die Richtlinie nur einen begrenzten Anwendungsbereich vorsieht, deckt sie nur den direkten Ankauf durch öffentliche Einrichtungen ab. So betrifft sie beispielsweise nicht die Anmietung, das Leasing oder den Mietkauf von Fahrzeugen. Außerdem gilt sie nicht für Verträge über andere Verkehrsdienste als den öffentlichen Personenverkehr.
- Das Fehlen klarer Vorschriften für den Kauf von Fahrzeugen: Die Richtlinie enthält weder eine klare Definition des Ausdrucks „saubere Fahrzeuge“ noch eindeutige Vorschriften für deren Kauf.
- Die zu komplizierte Methodik der Monetisierung, die in der Richtlinie vorgesehen ist: So hat die Evaluierung ergeben, dass öffentliche Einrichtungen diese Methodik aufgrund ihrer Komplexität nur selten nutzen.
- Mangelnde Abstimmung der Strategien der Mitgliedstaaten für die Vergabe öffentlicher Aufträge: In Erwägungsgrund 15 der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge wird festgestellt, dass „die Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste spürbare Auswirkungen auf den Fahrzeugmarkt haben kann, sofern auf Gemeinschaftsebene einheitliche Kriterien angewandt werden“. Solche einheitlichen Kriterien wurden jedoch bislang noch nicht eingeführt.

Die Ex-post-Bewertung ergab, dass die Richtlinie in Kraft bleiben sollte. Die öffentliche Auftragsvergabe bietet das Potenzial, zur Stärkung der Marktakzeptanz sauberer Fahrzeuge beizutragen und Größenvorteile zu erzielen, die zu niedrigeren Produktionskosten und geringeren Preisen führen. Dies sollte wiederum auch die private Nachfrage nach sauberen Fahrzeugen anregen: Durch größere Sichtbarkeit kann das Vertrauen der Verbraucher gestärkt werden. Eine Aufhebung der Richtlinie würde dagegen vor dem Hintergrund des Übergangs der EU zu einem emissionsarmen Verkehr das falsche politische Signal aussenden. Für die öffentlichen Auftraggeber würde es schwieriger, den Erwerb entsprechender Fahrzeuge zu rechtfertigen, da die horizontalen Rechtsvorschriften für die öffentliche Auftragsvergabe keine solchen besonderen Anforderungen vorsehen. Zudem gibt es derzeit keine alternativen politischen Maßnahmen, um den Markt für sauberere schwere Nutzfahrzeuge zu stimulieren.

Im Rahmen der Ex-post-Bewertung wurden eine Reihe von Änderungen der Richtlinie vorgeschlagen, einschließlich einer Ausweitung ihres Anwendungsbereichs und der Überarbeitung der Vorschriften für den Kauf von Fahrzeugen durch die Einbeziehung einer Definition und von entsprechenden Anforderungen im Zusammenhang mit einschlägigen Vergabemaßnahmen. Sie kam außerdem zu dem Ergebnis, dass die bereitgestellten

Informationen und Daten in quantitativer und qualitativer Hinsicht verbessert werden müssen, um die künftige Überwachung der Wirksamkeit und Effizienz der Richtlinie zu unterstützen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurden die Interessenträger auf folgende Weise einbezogen:

- Durch eine öffentliche Konsultation, die vom 19. Dezember 2016 bis 24. März 2017 stattfand und die Notwendigkeit einer Überarbeitung bestätigte; dabei wurde die Ausweitung des Anwendungsbereichs und die Festlegung einer Definition sowie von Mindestanforderungen an die einschlägigen Vergabemaßnahmen von der Mehrheit unterstützt;
- durch Befragungen, die zwischen Dezember 2016 und März 2017 durchgeführt wurden und aus denen insbesondere hervorging, dass bei der Umsetzung der Richtlinie Flexibilität eingeräumt werden sollte;
- auf einer öffentlichen Sitzung der Interessenträger zu dieser Konsultation, die am 28. April 2017 stattfand und auf der die Notwendigkeit und die relativen Vorteile der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie sowie der Einführung einer Definition und entsprechender Anforderungen an die öffentliche Auftragsvergabe erörtert wurden;
- auf Sitzungen mit Vertretern der Mitgliedstaaten am 8. Februar, 5. April und 28. April 2017, auf denen betont wurde, dass der politischen Kohärenz und einem emissionsabhängigen Konzept für die Definition des Ausdrucks „sauberes Fahrzeug“ besondere Bedeutung beizumessen ist.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Zu Beginn der Folgenabschätzung wurde eine Ex-post-Bewertung der Richtlinie durchgeführt[12]. Die meisten der verwendeten Informationen wurden von den Interessenträgern im Rahmen von Konsultationen bereitgestellt. Sie wurden durch Angaben ergänzt, die Interessenträger der Kommission adhoc zur Verfügung stellten.

Als weitere Informationsquelle wurden Arbeiten der „Untergruppe für alternative Kraftstoffe in Städten“ der Sachverständigengruppe „Forum für nachhaltigen Verkehr“ der GD MOVE herangezogen. Außerdem wurden die für die Überarbeitung der „Kriterien der Kommission für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge“ bereitgestellten Informationen genutzt. Die Folgenabschätzung stützt sich in hohem Maße auf eine Begleitstudie von Ricardo AEA[13]. Insgesamt wurden für die Ausarbeitung der Folgenabschätzung zahlreiche Quellen herangezogen, die den verschiedenen Interessengruppen und ihren Standpunkten auf repräsentative Weise Rechnung tragen.

Die Kommission organisierte ferner am 11. Mai 2017 eine Sitzung mit Sachverständigen aus verschiedenen Städten und Regionen, die sich mit der territorialen Folgenabschätzung zu diesem Legislativvorschlag befasste.

- **Folgenabschätzung**

Die Folgenabschätzung wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle der Kommission am 26. Juli 2017 vorgelegt. Der Ausschuss gab am 13. September 2017 eine befürwortende

[12] Siehe https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf.

[13] SWD(2017) 366 final.

Stellungnahme mit Vorbehalten ab. Er vertrat die Ansicht, dass der endgültige Bericht den zusätzlichen Nutzen der Initiative im Vergleich zu anderen Initiativen betreffend straßenverkehrsbedingte Emissionen und im Hinblick auf die Marktakzeptanz sauberer Fahrzeuge umfassend erläutern sollte. Er stellte fest, dass der Bericht klarer darlegen müsse, aus welchen Gründen die Richtlinie Änderungen hinsichtlich der Technologieneutralität vorsieht. Außerdem müsse er die Konzeption der politischen Optionen genauer beschreiben. In der Stellungnahme wurde ferner gefordert, dass der kurz- und langfristige Nettonutzen der politischen Optionen klarer herausgestellt und die Anwendung des gewählten Konzepts und dessen Auswirkungen auf die Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) präziser erläutert werden sollten.

Der endgültige Bericht über die Folgenabschätzung enthält eine ausführliche Beschreibung und Beurteilung des Mehrwerts der Initiative und ihrer Verknüpfung mit anderen politischen Initiativen, die in den Abschnitten 1.2, 3.3, 3.4 und 4.3. genannt sind. Die Folgewirkung auf private Kaufentscheidungen wurden unter qualitativen Gesichtspunkten in Abschnitt 2.1 dargelegt. Abschnitt 5 enthält eine ausführliche Beschreibung der Optionen ausgehend von der Beschreibung der Vorabprüfung aller infrage kommenden Maßnahmen in Abschnitt 4. Darin wird auch begründet, warum ein auf der Internalisierung externer Kosten beruhender Ansatz verworfen wurde und hauptsächlich auf den begrenzten praktischen Nutzen verwiesen. Eine umfassende Analyse der Auswirkungen aller Optionen ist in Abschnitt 6 dargestellt und schließt, soweit möglich, eine Analyse etwaiger Nachteile ein. Die Folgenabschätzung enthält auch Informationen über die Beeinflussbarkeit des Basisszenarios durch andere politische Initiativen. Die Zusammenfassung der Folgenabschätzung und die positive Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle sind auf der Website der Kommission abrufbar[14]:

Politikoptionen

Option 1: Aufhebung der Richtlinie

Bei dieser Option wird von der Aufhebung der Richtlinie ausgegangen. Die spezifischen Ziele der Richtlinie würden mit verschiedenen nichtlegislativen Instrumenten verfolgt, wie Sensibilisierungs- und Fördermaßnahmen für die Anwendung freiwilliger Kriterien für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge, die von der Europäischen Kommission aufgestellt wurden. Die in der EU geltenden Leitlinien zu finanziellen Anreizen für den Übergang zu emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen[15] könnten überarbeitet werden. Die Marktteilnehmer würden zu freiwilligen Maßnahmen ermutigt.

Option 2: Einführung einer Definition des Ausdrucks „saubere Fahrzeuge“ und Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Aufstellung nationaler Strategiepläne oder zur Anwendung der Methode der Monetisierung

Diese Option sieht eine Reihe gemäßigter Änderungen vor. Sie betreffen nicht den Anwendungsbereich der Richtlinie, verpflichten aber die Mitgliedstaaten, einen der beiden folgenden Hauptansätze zu wählen:

- Anwendung einer gemeinsamen Definition des Ausdrucks „saubere Fahrzeuge“ auf der Grundlage der Auspuffemissionen gemäß der geänderten Richtlinie und Entwicklung eines entsprechenden nationalen Strategierahmens mit einer langfristigen Zielsetzung; oder

[14] [Link einfügen, sobald verfügbar].
[15] SWD(2013)27.

- Verpflichtung aller öffentlichen Stellen zur Beschaffung von Fahrzeugen unter Berücksichtigung der monetisierten internen und externen Kosten, wobei die Anwendung der überarbeiteten Methodik der Monetisierung gemäß der Richtlinie verbindlich vorgeschrieben wäre.

Option 3: Einführung einer Definition des Ausdrucks „sauberes Fahrzeug" auf der Grundlage von Schwellenwerten für die Emissionen und Festlegung von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge bei gleichzeitiger Ausweitung des Anwendungsbereichs.

Dieser Option liegt eine umfassende Überarbeitung der Richtlinie zugrunde. Sie sieht ehrgeizigere Ziele und eine Änderung der allgemeinen Zuständigkeitsstruktur vor. Insbesondere umfasst diese Option

- eine gemeinsamen Definition für saubere Fahrzeuge auf der Grundlage eines kombinierten Schwellenwerts für CO_2- und Luftschadstoffemissionen („vom Tank zum Rad") für leichte Nutzfahrzeuge;
- ein Mindestziel für die Auftragsvergabe öffentlicher Stellen, das für leichte Nutzfahrzeuge auf der Ebene der Mitgliedstaaten gemäß den in den EU-Vergabevorschriften festgelegten Schwellenwerten für 2025 und 2030 festgelegt wird[16];
- Maßnahmen zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie und
- die Abschaffung der Methodik der Monetisierung.

Option 4: Einführung einer Definition auf der Grundlage alternativer Kraftstoffe und Festlegung entsprechender Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf alle Fahrzeuge, bei gleichzeitiger Ausweitung des Anwendungsbereichs.

Diese Option legt denselben allgemeinen Ansatz für die Überarbeitung der Richtlinie zugrunde wie Option 3, allerdings mit einigen Unterschieden. Sie

- sieht eine gemeinsame Definition sauberer Fahrzeuge auf der Grundlage alternativer Kraftstoffe für leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Plug-in-Hybrid-, Elektro-, Brennstoffzellenantrieb und Erdgas/Biomethan-Antrieb vor;
- führt zusätzlich ein Mindestziel für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf leichte und schwere Nutzfahrzeuge ein, das auf der Ebene der Mitgliedstaaten gemäß der in den EU-Vergabevorschriften vorgesehenen Definition und den Schwellenwerten für 2025 und 2030 festgesetzt wird;
- sieht Maßnahmen zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie und
- die Abschaffung der Methodik der Monetisierung vor.

Option 5: Annahme einer Verordnung, mit der allein die Methodik der Monetisierung bei der öffentlichen Auftragsvergabe für Fahrzeuge zugrunde gelegt wird, bei gleichzeitiger Ausweitung des Anwendungsbereichs

[16] die Frist bis 2025 lässt genügend Zeit zur Vorbereitung und Anpassung der Verfahren für die öffentliche Auftragsvergabe, während kurzfristig bereits Marksignale ausgesendet werden können. Ein solches schrittweises Vorgehen bis 2030 bietet ferner Gelegenheit, die im Rahmen der Richtlinie angestrebte Innovation bei der öffentlichen Auftragsvergabe stärker voranzutreiben.

Bei dieser Option wird der Governance-Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe für saubere Fahrzeuge völlig umgestaltet. Sie sieht die Ersetzung der geltenden Richtlinie durch eine Verordnung über die Förderung sauberer Fahrzeuge vor und legt fest, dass die Auftragsvergabe unter Berücksichtigung des Energieverbrauchs der Fahrzeuge und ihrer Auswirkungen auf die Umwelt zu erfolgen hat, die gemäß der überarbeiteten Methodik der Monetisierung finanziell bewertet werden. Auch bei dieser Option soll der Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeweitet werden.

Option 6: Einführung einer Definition des Ausdrucks „sauberes Fahrzeug" anhand von Schwellenwerten für die Emissionen und eines Mindestziels für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge sowie Einführung einer Definition auf der Grundlage alternativer Kraftstoffe und von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge.

Bei dieser Option werden Elemente der Optionen 3 und 4 kombiniert. Sie trägt den Vorteilen eines emissionsabhängigen Konzepts bei der Definition des Ausdrucks „sauberes Fahrzeug" Rechnung. Das Konzept der Option 3 wird für leichte Nutzfahrzeuge zugrunde gelegt. Für schwere Nutzfahrzeuge wird das Konzept der Option 4 verwendet und die Kommission ermächtigt, einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um dieses Konzept in ein emissionsabhängiges Konzept umzuwandeln, sobald CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene angenommen wurden.

Option 6 wird als Option für die Überarbeitung der Richtlinie bevorzugt. Sie wird die Kohärenz mit den CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene stärken. In beiden Fällen wird für denselben Fahrzeugtyp eine Kombination aus Push-und-Pull-Instrumenten auf dem Markt eingesetzt. Diese Option gewährleistet, dass die Richtlinie an einen künftigen emissionsabhängigen Ansatz für den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge angepasst werden kann. Sie gewährleistet damit auch unmittelbare Auswirkungen auf die Marktakzeptanz im Bereich des Schwerlastverkehrs. Schließlich gibt sie eine eindeutige Perspektive vor, die den Marktteilnehmern langfristige Sicherheit und gleichzeitig Flexibilität und Ermessensspielraum bei der Umsetzung bietet.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Eine effiziente Rechtsetzung und die Vereinfachung der Richtlinie über saubere Fahrzeuge werden durch eine klare Begriffsbestimmung, die Festsetzung entsprechender Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe und die Abschaffung der komplexen Methodik der Monetisierung erreicht. Würde der derzeitige Ansatz der Richtlinie beibehalten, so würden auch weiterhin Interessenkonflikte zwischen einer klareren Definition „sauberer Fahrzeuge" (und den entsprechenden Vorschriften für ihren Erwerb) und einer Verbesserung der Methodik der Monetisierung das Aussenden starker Marktsignale und wirksamere Vergabeverfahren verhindern. Die Umsetzung der bevorzugten Option dürfte zunächst zu einem Anstieg des Verwaltungsaufwands führen, weil sie die Einhaltung von Mindestzielen und eine Berichterstattungspflicht vorsieht. Insgesamt überwiegen jedoch die sozioökonomischen Vorteile sowie der langfristige Nutzen einer Vereinfachung durch eindeutige Bestimmungen im Rahmen des vorgeschlagenen Konzepts. Bei der Umsetzung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten besteht die Möglichkeit einer flexiblen Kombination von Beschaffungsmaßnahmen auf lokaler und regionaler Ebene, entsprechend der Marktkapazität und -reife. Die konsequente Verwendung der Codes im Gemeinsamen Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV) und die Registrierung in der Datenbank Tender Electronic Daily werden die Berichterstattung und Überwachung unterstützen und vereinfachen. Die Folgenabschätzung zeigt, dass die Vorteile der Vereinfachung im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie stetig zunehmen werden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

• Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Der vorliegende Vorschlag betrifft auch die derzeit fehlenden Berichterstattungspflichten. Die Mitgliedstaaten werden alle drei Jahre über die Anwendung der Richtlinie Bericht erstatten und erstmals im Jahr 2023 einen Zwischenbericht vorlegen, an den sich im Jahr 2026 dann ein umfassender Bericht über die Umsetzung des Ziels für 2025 anschließt. In das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge der EU sollten gemeinsame Codes für emissionsarme/-freie Fahrzeuge aufgenommen werden, damit ein einfacher Eintrag in der Datenbank Tender Electronic Daily erfolgen kann. Darüber hinaus wird die Kommission die Umsetzung der überarbeiteten Richtlinie durch die Fortsetzung der Arbeiten im Rahmen des Forums für nachhaltigen Verkehr der Europäischen Kommission unterstützen.

• Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Der Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge stützt sich auf Option 6. Die Richtlinie wird wie folgt geändert:

– Der Anwendungsbereich der Richtlinie gemäß Artikel 3 wird auf andere Formen der Auftragsvergabe als den Kauf von Fahrzeugen ausgeweitet, d. h. auf das Leasing, die Anmietung und den Mietkauf von Fahrzeugen sowie auf Aufträge für öffentliche Verkehrsdienste, die Personensonderbeförderung, die Bedarfspersonenbeförderung und die Anmietung von Bussen und Reisebussen einschließlich der Fahrer gemäß den im Anhang aufgeführten Codes des Gemeinsamen Vokabulars für öffentliche Aufträge;

– die Definitionen in der Richtlinie werden in Artikel 4 Absatz 4 durch die Bezugnahme auf die für die Mitgliedstaaten geltenden Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe ergänzt, die im Anhang aufgeführt sind;

– in die Vorschriften über den Kauf sauberer Fahrzeuge gemäß Artikel 5 werden Mindestziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge für saubere Fahrzeuge aufgenommen, die nach Mitgliedstaat und Fahrzeugklasse differenziert werden und kombinierte Schwellenwerte für CO_2- und Luftschadstoffemissionen (leichte Nutzfahrzeuge) bzw. die Nutzung alternativer Kraftstoffe (für schwere Nutzfahrzeuge) vorgeben; diese Ziele sind im Anhang festgelegt und gelten ab den dort angegebenen Zeitpunkten;

– der bisherige Artikel 6 wird gestrichen;

– ein neuer Artikel 7 über die Ausübung der Befugnisübertragung wird eingefügt, und Artikel 9 über die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse wird angepasst;

– mit der Anpassung von Artikel 10 werden Berichterstattungspflichten für die Mitgliedstaaten eingeführt und die Berichterstattungspflichten der Kommission an die Berichterstattung der Mitgliedstaaten angepasst, die 2023 einen Zwischenbericht, 2026 einen umfassenden Bericht über die Umsetzung der Ziele für das Jahr 2025 und danach alle drei Jahre einen weiteren Bericht vorlegen müssen.

2017/0291 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[2],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Union strebt die Entwicklung eines nachhaltigen, wettbewerbsfähigen und sicheren Energiesystems mit geringen CO_2-Emissionen[3] an. Mit der Energieunion sowie dem energie- und klimapolitischen Rahmen für den Zeitraum 2020 bis 2030[4] hat sich die Union ehrgeizige Ziele zur weiteren Verringerung der Treibhausgasemissionen (um mindestens 40 % bis 2030 gegenüber 1990), zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energieverbrauch (um mindestens 27 %), zu Energieeinsparungen von mindestens 27 % sowie zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit in der Union gesetzt.

(2) In ihrer Mitteilung „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“[5] betonte die Kommission die Notwendigkeit, die Verringerung der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor zu beschleunigen und die verkehrsbedingten Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen bis Mitte des Jahrhunderts auf einen klaren Kurs in Richtung null zu bringen, um die auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) in Paris 2015 eingegangenen Verpflichtungen der EU einhalten zu können. Auch die verkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Luftschadstoffemissionen müssen

---

1 ABl. C vom , S. .

2 ABl. C vom , S. .

3 Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 24. Oktober 2014.

4 Mitteilung der Europäischen Kommission über einen Rahmen für die Klima- und Energiepolitik im Zeitraum 2020-2030 (COM(2014) 0013).

5 COM(2016) 501 final.

unverzüglich erheblich verringert werden. Dies lässt sich über eine Reihe strategischer Maßnahmen erreichen, darunter auch die Vergabe öffentlicher Aufträge in Bezug auf saubere Fahrzeuge.

(3) In ihrer Mitteilung „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“[6] betont die Kommission, dass eine verstärkte Produktion und Verbreitung von sauberen Fahrzeugen, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und neuen Mobilitätsdienstleistungen zahlreiche Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger, die Mitgliedstaaten und die Wirtschaft in Europa bieten, wobei auch die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung genutzt werden sollten. Dazu zählen sicherere und nahtlos ineinandergreifende Mobilitätslösungen und eine geringere Belastung durch gesundheitsschädliche Schadstoffe. Zudem strebt die Union nach der Rede zur Lage der Union 2017 eine weltweite Führungsrolle bei der Verringerung der CO_2-Emissionen an.

(4) Wie in der Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“[7] angekündigt wurde, gehört der vorliegende Vorschlag zu einem zweiten Paket von Vorschlägen, die den Übergang der EU zu emissionsarmer Mobilität fördern sollen. Dieses Paket, das im Rahmen der Mitteilung der Kommission „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ vorgelegt wird, umfasst eine Kombination angebots- und nachfrageseitiger Maßnahmen, die in der EU den Weg für eine emissionsarme Mobilität ebnen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Mobilitätsökosystems stärken sollen.

(5) Innovative neue Technologien tragen dazu bei, Fahrzeugemissionen zu verringern, und unterstützen so die Verringerung der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor. Eine schnellere Verbreitung emissionsarmer und -freier Straßenfahrzeuge dürfte zur Verringerung der Emissionen von CO_2 und bestimmten Schadstoffen (Partikel, Stickoxide und Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe) beitragen und die Wettbewerbsfähigkeit sowie das Wachstum der europäischen Unternehmen auf den immer bedeutender werdenden weltweiten Märkten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge fördern.

(6) Der öffentliche Sektor kann durch seine Auftragsvergabe Märkte für innovative Güter und Dienstleistungen schaffen und stärken. In den Richtlinien 2014/24/EU[8] und 2014/25/EU[9] sind Mindeststandards für die öffentliche Auftragsvergabe festgelegt, mit denen der Erwerb von Gütern, Bau- und sonstigen Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und bestimmte öffentliche Versorgungsunternehmen harmonisiert wird. Insbesondere enthalten sie – auch in Bezug auf die Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge – allgemeine Schwellen für das Vertragsvolumen, ab dem öffentliche Aufträge dem Unionsrecht unterliegen.

(7) Die Richtlinie 2009/33/EG ergänzt die horizontalen Rechtsvorschriften über die öffentliche Auftragsvergabe in der Union durch Nachhaltigkeitskriterien, um den

---

6 COM(2017) 283 final.

7 COM(2017) 283 final.

8 ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65.

9 ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243.

Markt für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge zu stimulieren. Die Kommission hat 2015 eine Ex-post-Bewertung der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge durchgeführt und gelangte dabei zu der Schlussfolgerung, dass die Richtlinie – insbesondere aufgrund von Schwächen ihrer Bestimmungen zum Anwendungsbereich und zum Erwerb von Fahrzeugen – die Verbreitung sauberer Fahrzeuge auf dem Markt in der gesamten Union nicht beschleunigen konnte. Zudem trug sie der Bewertung zufolge nur in sehr geringem Maß zur Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen sowie zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit bei.

(8) Die im Rahmen der Bewertung vorgenommene Folgenabschätzung verdeutlicht die Vorteile einer unionsweiten Änderung des allgemeinen strategischen Konzepts für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere Fahrzeuge. Im Vergleich zur Internalisierung externer Kosten bei Entscheidungen über die Auftragsvergabe können Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe wirksamer dazu beitragen, die Verbreitung sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zu beschleunigen; gleichzeitig wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, bei allen Entscheidungen über die öffentliche Auftragsvergabe Umweltaspekte zu berücksichtigen. Ein solches Konzept ist aufgrund der mittel- und langfristigen Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen in Europa in vollem Umfang gerechtfertigt, soweit die öffentlichen Auftraggeber und Betreiber nicht zur Anwendung einer bestimmten Technologie verpflichtet werden.

(9) Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Beschaffungsformen wie z. B. Leasing, Miete und Mietkauf von Fahrzeugen sowie auf Aufträge für öffentliche Straßenverkehrsdienste, die Personensonderbeförderung, die Bedarfspersonenbeförderung und die Anmietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrern sowie auf besondere Post- und Kurierdienste und Abfallentsorgungsdienste ist sichergestellt, dass alle relevanten Vergabeverfahren erfasst sind.

(10) Weitaus die meisten Interessengruppen befürworten eine Definition des Ausdrucks „saubere Fahrzeuge“, die der erforderlichen Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen leichter und schwerer Nutzfahrzeuge Rechnung trägt. Um sicherzustellen, dass in der Union ausreichend Anreize zur Förderung der Verbreitung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge auf dem Markt bestehen, sollten die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe für diese Fahrzeuge im Rahmen der vorliegenden Änderung mit den Unionsvorschriften zum CO_2-Ausstoß von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen für die Zeit nach 2020[10] in Einklang gebracht werden. Maßnahmen aufgrund der geänderten Richtlinie werden zur Einhaltung der Anforderungen dieser Normen beitragen. Von einem ehrgeizigeren Ansatz für die öffentliche Auftragsvergabe können wichtige zusätzliche Marktimpulse ausgehen.

(11) Leichte und schwere Nutzfahrzeuge unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Nutzungszwecke und ihrer Marktreife, und die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe sollten diesen Unterschieden Rechnung tragen. Die Folgenabschätzung ergab, dass es einen zusätzlichen Nutzen hätte, ein auf alternative Kraftstoffe gestütztes Konzept anzuwenden, bis die von der Kommission für die Zukunft vorgesehenen technologieneutralen Anforderungen an die CO_2-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge auf Unionsebene festgelegt sind. Zudem wurde in der Folgenabschätzung festgestellt, dass die Märkte für emissionsarme und -freie

[10] COM(2017) 676 final.

Stadtbusse bereits einen hohen Reifegrad aufweisen, während sich die Märkte für emissionsarme und -freie Lkw noch in einem früheren Entwicklungsstadium befinden.

(12) Durch die Festlegung von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten bis 2025 und 2030 sollten Investoren auf Märkten, in denen Investitionen in eine emissionsarme und -freie Mobilität erforderlich sind, größere politische Sicherheit erhalten. Die Mindestziele unterstützen die Schaffung von Märkten in der gesamten Union. Die Bestimmungen sehen einen Zeitraum für die Anpassung der öffentlichen Vergabeverfahren vor und senden ein klares Marktsignal aus. Wie in der Folgenabschätzung festgestellt wurde, setzen sich die Mitgliedstaaten in Abhängigkeit von ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Dringlichkeit des Problems zunehmend selbst Ziele. Für die einzelnen Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Pro-Kopf-BIP) und der Schadstoffexposition (Bevölkerungsdichte in Städten) unterschiedliche Ziele festgelegt werden. Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe sollten durch die Verpflichtung der öffentlichen Auftraggeber und Betreiber ergänzt werden, relevante Energie- und Umweltaspekte in allen ihren Vergabeverfahren zu berücksichtigen. Die territoriale Folgenabschätzung für diese geänderte Richtlinie hat ergeben, dass die Folgen in allen Regionen der Union gleichermaßen spürbar sein werden.

(13) Die größte Wirkung lässt sich erzielen, wenn die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere Fahrzeuge gezielt in Gebieten erfolgt, die eine vergleichsweise hohe Luftverschmutzung aufweisen. Die Behörden der Mitgliedstaaten werden aufgefordert, sich bei der Umsetzung ihrer nationalen Mindestziele besonders auf diese Gebiete zu konzentrieren und die damit verbundenen Maßnahmen in ihren Berichten im Rahmen dieser geänderten Richtlinie zu melden.

(14) Die Lebenszykluskostenrechnung ist ein wichtiges Instrument der öffentlichen Auftraggeber zur Erfassung der Energie- und Umweltkosten während der Lebensdauer eines Fahrzeugs, wobei sie auf der Grundlage einer relevanten Methode zur Ermittlung des Geldwertes auch die Kosten von Treibhausgas- und anderen Schadstoffemissionen berücksichtigen sollten. Da die in der Richtlinie 2009/33/EG vorgesehene Methode zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten nur selten angewandt wird und die öffentlichen Auftraggeber nach eigenen Angaben über eigene, auf ihre besonderen Umstände und Bedürfnisse zugeschnittene Methoden verfügen, sollten sie nicht zur Anwendung einer bestimmten Methode verpflichtet werden, sondern die Methode zur Lebenszykluskostenrechnung in ihren Vergabeverfahren frei wählen können.

(15) Die Berichterstattung über die öffentliche Auftragsvergabe im Rahmen dieser geänderten Richtlinie sollte einen klaren Marktüberblick bieten, um eine wirksame Überwachung der Umsetzung zu ermöglichen. Sie sollte mit einem Zwischenbericht im Jahr 2023 beginnen, an den sich im Jahr 2026 und danach alle drei Jahre ein umfassender Bericht über die Umsetzung der Mindestziele anschließt. Um den Verwaltungsaufwand der einzelnen öffentlichen Stellen zu verringern und einen aussagekräftigen Marktüberblick zu erhalten, sollte die Berichterstattung auf möglichst einfache Weise erfolgen. Die Kommission wird dafür sorgen, dass bei der Berichterstattung über emissionsarme, emissionsfreie und mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge der Union vollständig zugrunde gelegt wird. Spezifische Codes im Gemeinsamen Vokabular für öffentliche Aufträge werden die Registrierung und Überwachung im Rahmen der Datenbank Tender Electronic Daily (TED) unterstützen.

(16) Durch gezielte öffentliche Fördermaßnahmen auf nationaler und EU-Ebene kann die Verbreitung sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zusätzlich unterstützt werden. Dazu zählen ein besserer Wissensaustausch und die Abstimmung der Vergabeverfahren, da diese es ermöglichen, durch möglichst großmaßstäbliche Maßnahmen Kosten zu sparen und Einfluss auf den Markt zu nehmen. Staatliche Beihilfen für die Entwicklung der für den Vertrieb alternativer Kraftstoffe notwendigen Infrastrukturen sind nach den Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020[11] zulässig. Für diese staatlichen Beihilfen gelten jedoch auch weiterhin die Bestimmungen des Vertrags, insbesondere die Artikel 107 und 108.

(17) Um die Ziele dieser Richtlinie zu erreichen, sollte der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem *[Bitte Datum des Inkrafttretens einfügen]* die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen in Bezug auf die CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge zu aktualisieren. Dieser Zeitraum sollte sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge verlängern, soweit das Europäische Parlament oder der Rat einer solchen Verlängerung nicht widersprechen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten – auch auf Sachverständigenebene – angemessene Konsultationen durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

(18) Da das Ziel dieser Richtlinie – die Erzeugung nachfrageseitiger Impulse für saubere Fahrzeuge zur Unterstützung des Übergangs zu einer emissionsarmen Mobilität – von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern mit Blick auf einen gemeinsamen und langfristigen politischen Rahmen und seinen Umfang auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Diese Richtlinie geht im Einklang mit dem ebenfalls in diesem Artikel festgelegten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(19) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten vom 28. September 2011[12] haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in dem bzw. denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.

(20) Die Richtlinie 2009/33/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

[11] ABl. C 200 vom 28.6.2014, S. 1.
[12] ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2009/33/EG wird wie folgt geändert:

(1) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität“

(2) Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf von Straßenfahrzeugen

a) durch Auftraggeber, soweit sie zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU verpflichtet sind;

b) durch Betreiber, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates[13] gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllen;

c) für öffentliche Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste gemäß Tabelle 1 des Anhangs oberhalb eines Schwellenwertes, der von den Mitgliedstaaten so festzulegen ist, dass die in Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 15 der Richtlinie 2014/25/EU festgelegten Schwellenwerte nicht überschritten werden“.

(3) Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Definitionen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. ‚öffentlicher Auftraggeber‘ einen öffentlichen Auftraggeber gemäß Artikel 2 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 3 der Richtlinie 2014/25/EU;

2. ‚Auftraggeber‘ einen Auftraggeber gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/25/EU.

3. ‚Straßenfahrzeug‘ ein Fahrzeug gemäß Anhang II Buchstabe A Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2007/46/EG[14].

4. ‚sauberes Fahrzeug‘

a) ein Fahrzeug der Klasse M1 oder M2, dessen Auspuffemissionen höchstens dem in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Wert in CO_2 g/km entsprechen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in Tabelle 2 des

[13] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

[14] ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Anhangs angegebenen Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen, oder

b) ein Fahrzeug der Klasse N1, dessen Auspuffemissionen höchstens dem in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Wert in CO_2 g/km entsprechen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen, oder

c) ein Fahrzeug der Klasse M3, N2 oder N3 gemäß Tabelle 3 des Anhangs."

(4) Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

„Artikel 4a

Befugnisübertragung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 8a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Tabelle 3 des Anhangs durch Ergänzung von Schwellenwerten für die CO_2-Auspuff- und Luftschadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen zu aktualisieren, sobald die entsprechenden CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf Unionsebene in Kraft getreten sind."

(5) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Kauf, Leasing, Miete oder Mietkauf von Straßenfahrzeugen und öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene sowie öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 dieser Richtlinie den Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe entsprechen, die in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge in Tabelle 4 des Anhangs und in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge in Tabelle 5 des Anhangs festgelegt sind.

2. Die Behörden der Mitgliedstaaten können Mindestanforderungen anwenden, die die im Anhang dieser Richtlinie genannten Mindestanforderungen überschreiten."

(6) Die Artikel 6 und 7 werden gestrichen.

(7) Ein neuer Artikel 8a wird eingefügt:

„Artikel 8a

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 4a genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [*Tag des Inkrafttretens*] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet

die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.

5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn das Europäische Parlament und der Rat der Kommission beide vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert."

(8) Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

3. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt."

(9) Artikel 10 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat ab dem 1. Januar 2027 alle drei Jahre nach der Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und über die von den einzelnen Mitgliedstaaten zur wirksamen Umsetzung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen vor."

(b) Die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt:

„4. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 1. Januar 2026 und danach alle drei Jahre einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie vor. Bis zum 1. Januar 2023 legen die Mitgliedstaaten der Kommission zudem einen Zwischenbericht vor. Dieser Bericht muss Informationen zu den zur Umsetzung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen enthalten, einschließlich der Zahl und der Klassen der von öffentlichen Auftraggebern beschafften Fahrzeugen, zum Dialog zwischen den einzelnen Zuständigkeitsebenen, zu den Absichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der vorstehend genannten Berichterstattung, sowie jegliche sonstige

hilfreiche Informationen. Die Informationen sollten gemäß dem Anhang mit den in der Verordnung (EG) Nr. 2195/2002 über das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV)[15] genannten Kategorien im Einklang stehen.

5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Wege von Durchführungsrechtsakten Leitlinien zum Inhalt der Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4 zu erlassen."

(10) Der Anhang wird durch den Anhang der vorliegenden Richtlinie ersetzt.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am XXXX [*Bitte das Datum (24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie) einfügen*] nachzukommen. Sie teilen der Kommission umgehend den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

   Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

[15] ABl. L 340 vom 16.12.2002, S. 1,