



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 19.12.2007  
KOM(2007) 817 endgültig

2005/0283 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge**

(von der Kommission vorgelegt)

## BEGRÜNDUNG

### 1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

In ihrem 2001 vorgelegten Weißbuch über die Verkehrspolitik bis 2010 [KOM(2001) 370: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“] stellte die Kommission die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen zur Bekämpfung verkehrsbedingter Emissionen fest und verpflichtete sich, die Entwicklung eines Marktes für „saubere Fahrzeuge“ zu fördern. In der Halbzeitbilanz [KOM(2006) 314: „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“] wurde angekündigt, dass die EU umweltfreundliche Innovationen unterstützen wird, u. a. durch aufeinander folgende EURO-Normen und die Förderung sauberer Fahrzeuge im öffentlichen Beschaffungswesen.

Im Grünbuch zur Energieeffizienz [KOM(2005) 265: „Energieeffizienz oder Weniger ist mehr“] wurden konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, z. B. die Beschaffung umweltfreundlicherer und energieeffizienterer Fahrzeuge im öffentlichen Beschaffungswesen, um einen Markt für diese Fahrzeuge zu entwickeln. Der darauf folgende Aktionsplan [KOM(2006) 545: „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“] bestätigte, dass die Kommission ihre Anstrengungen fortsetzen wird, über Ausschreibungen und Sensibilisierung der Öffentlichkeit Märkte für sauberere, intelligenterer, sicherere und energieeffizientere Fahrzeuge zu schaffen.

Hinsichtlich des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen von Fahrzeugen besteht erhebliches Reduzierungspotenzial. Der breiten Markteinführung innovativer und effizienterer Technologien stehen häufig hohe Anschaffungskosten und damit eine unzureichende Nachfrage der Kunden im Wege.

Darüber hinaus werden Anreize auf lokaler oder auch nationaler Ebene zur Verringerung der Schadstoffemissionen oder zur Verbesserung der Energieeffizienz die Hersteller kaum zur Produktion von Sonderserien bewegen können.

Deshalb sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene notwendig, um die zur Herstellung energieeffizienterer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge notwendigen Investitionen anzustoßen. Die daraus resultierende Nachfragesteigerung sollte dann Märkte ausreichender Größe mit den entsprechenden Skaleneffekten zur Ausweitung der industriellen Produktion auf Großserien entstehen lassen.

Mit diesem Vorschlag soll die Markteinführung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge unterstützt und so dazu beigetragen werden, durch Senkung des Kraftstoffverbrauchs die Energieeffizienz des Verkehrs zu steigern, durch Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen das Klima zu schützen und durch den Abbau von Schadstoffemissionen die Luftqualität zu verbessern. Dies ist von besonderer Bedeutung für Ballungszentren und Gebiete, in denen es Schwierigkeiten bereitet, die Anforderungen der Luftqualitätsrichtlinien (Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität und Richtlinie 1999/30/EG über Grenzwerte für Schadstoffe in der Luft) einzuhalten.

Die Kommission hatte am 21. Dezember 2005 einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge im Rahmen der öffentlichen Beschaffung vorgelegt (KOM(2005) 634). Der Vorschlag zielte in erster Linie auf schwere Nutzfahrzeuge und sah für die Fahrzeugbeschaffung im öffentlichen Nahverkehr eine bestimmte Quote (25 %) für Fahrzeuge vor, die die Norm „besonders umweltfreundliches Fahrzeug“ (*enhanced environment-friendly vehicle* - *EEV*) im Sinne der Gemeinschaftsvorschriften über Schadstoffemissionen erfüllen.

Diese Zielsetzungen wurden vom Rat und vom Europäischen Parlament in erster Lesung unterstützt, wenngleich ein breiterer Ansatz vorgeschlagen wurde, indem mehr Fahrzeuggruppen erfasst und als weitere Ziele, neben der Verringerung der Schadstoffemissionen, auch die Verbesserung der Energieeffizienz und die Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgenommen werden sollten. Am 21. Juni 2006 verabschiedete der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik des Europäischen Parlaments (ENVI) eine legislative Entschließung, mit der der Vorschlag der Kommission abgelehnt wurde.

Der Europäische Rat betonte auf seiner Tagung am 8. und 9. März 2007 in Brüssel, dass die EU entschlossen ist, Europa in einen in hohem Maße energieeffizienten Wirtschaftsraum mit niedrigem Treibhausgasausstoß umzuwandeln. In ihrer Mitteilung über die Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen [KOM(2007) 19] kündigte die Kommission weitere Legislativmaßnahmen auf diesem Gebiet an. Durch die Förderung der Anschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge kann hierzu ein Beitrag geleistet werden.

Die Kommission hat deshalb in ihrem Grünbuch über den Nahverkehr [KOM(2007) 551: „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“] einen geänderten Vorschlag über die öffentliche Beschaffung umweltfreundlicher Straßenfahrzeuge angekündigt. Darin heißt es, dass „ein möglicher Ansatz [...] auf der Internalisierung externer Kosten aufbauen [könnte], bei der die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Schadstoffemissionen, die mit dem Betrieb der zu beschaffenden Fahrzeuge verbunden sind, zusätzlich zum Fahrzeugpreis als Vergabekriterien herangezogen werden. Zusätzlich könnte den neuen EURO-Normen im öffentlichen Beschaffungswesen Vorrang eingeräumt werden. Die frühzeitige Nutzung saubererer Fahrzeuge könnte auch die Luftqualität in den Städten verbessern“.

In dem Grünbuch zum Nahverkehr wird auch darauf hingewiesen, dass die beteiligten Akteure sich bei der öffentlichen Konsultation dafür aussprachen, die Markteinführung umweltfreundlicher und energieeffizienter Fahrzeuge im Wege der öffentlichen Beschaffung zu unterstützen. Auf diese Weise kann sich für die Fahrzeugbetreiber und die Gesellschaft ein erheblicher wirtschaftlicher Nettonutzen ergeben.

Es wird erwartet, dass diese Richtlinie durch Größenvorteile, die weitere Verbreitung besonders umweltfreundlicher Technologien und die allgemeine Verbesserung der Umweltverträglichkeit des gesamten Fahrzeugbestands langfristig zu einem Rückgang der Kosten für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge führt.

- **Allgemeiner Kontext**

In der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 9. Februar 2005 zur Überprüfung der EU-Strategie der nachhaltigen Entwicklung [KOM(2005) 37] wird Bezug auf die Entwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge und das Verkehrsmanagement in städtischen Gebieten genommen und das öffentliche Beschaffungswesen als Instrument zur Förderung von Umweltinnovationen genannt.

In ihrer Mitteilung „Eine Energiepolitik für Europa“ [KOM(2007) 1] schlägt die Kommission vor, dass die Europäische Union sich verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken. Vorgeschlagen werden verbindliche Vorgaben zur Steigerung der Energieeffizienz um 20 %, ein Anteil erneuerbarer Energiequellen von 20 % sowie für Biokraftstoffe ein angestrebter Marktanteil von 10 % bis 2020, u. a. um die Energieversorgungssicherheit durch Diversifizierung des Brennstoffmix zu verbessern.

Die Hochrangige Gruppe für Wettbewerbsfähigkeit, Energie und Umwelt empfahl in ihrem Bericht vom 27. Februar 2007, im privaten und öffentlichen Beschaffungswesen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten zu berücksichtigen und dabei einen besonderen Schwerpunkt auf die Energieeffizienz zu legen. Die Mitgliedstaaten und die EU sollten einen Leitfaden für das öffentliche Beschaffungswesen erstellen und veröffentlichen, der aufzeigt, wie vermieden werden kann, dass bei der Beschaffung umweltverträglicher Zwischengüter unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien der niedrigste Preis nicht ausschließliches Zuschlagskriterium ist.

Der Vorschlag entspricht dem vom Europäischen Parlament, vom Rat und den Beteiligten geäußerten Wunsch nach einer Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge sowie den Empfehlungen der Mitgliedstaaten und Beteiligten, die ein technologieneutrales Konzept befürworten, und stellt einen Beitrag zu den im Rahmen der Lissabon-Strategie festgelegten Prioritäten dar.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Fahrzeugemissionen sind gemeinschaftsrechtlich durch die so genannten „Euro-Normen“ geregelt, deren Grenzwerte im Laufe der Jahre strenger werden. Die zuletzt in Kraft gesetzte Norm ist die seit Januar 2005 geltende „Euro 4-Norm“ für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Die „Euro 5-Norm“ für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird 2009 und die „Euro 6-Norm“ 2014 in Kraft treten. Für schwere Nutzfahrzeuge gelten seit Oktober 2005 Euro-IV-Normen, und die Euro-V-Normen werden 2008 in Kraft treten. Ein Vorschlag für eine neue Euro-VI-Norm wird derzeit von der Kommission ausgearbeitet. Wenn bei der öffentlichen Beschaffung Fahrzeuge den Vorzug erhalten, die den neuesten Euro-Normen entsprechen, könnte die Markteinführung saubererer Fahrzeuge beschleunigt werden.

Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Umweltbelastung durch den Verkehr sind erheblich. Die Emissionen der erfassten Schadstoffe gingen seit 1995 im Durchschnitt um 20 % bis 50% zurück. Es wird ein weiterer Rückgang der Schadstoffemissionen erwartet, die 2020 nur noch 25 % bis 50 % des Niveaus von 2000 betragen sollen (CAFE - *Clean Air For Europe* - Modellrechnung 2005).

Allerdings entspricht die Luftqualität vielerorts noch nicht den von EU-Richtlinien begründeten rechtlichen Anforderungen. Die Einhaltung der Grenzwerte für Partikel, die im Januar 2005 in Kraft getreten sind, ist problematisch. Dasselbe dürfte künftig auch für Stickoxide gelten, wenn deren Grenzwerte ab Januar 2010 herabgesetzt werden.

Zunehmend mehr Städte haben bereits den individuellen Kraftverkehr beschränkt, um die Schadstoffemissionen zu reduzieren. Die raschere Einführung umweltfreundlicherer Fahrzeuge könnte es öffentlichen Stellen erleichtern, den aus den Richtlinien zur Luftqualität erwachsenden Anforderungen zu entsprechen und eine nachhaltige Mobilität in den Städten zu fördern.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Vorschlag ergänzt Maßnahmen der EU in Bezug auf Mindestnormen für Schadstoffemissionen, die Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Flottenbeschränkungen, Kennzeichnung, Besteuerung sowie die Förderung der Markteinführung alternativer Kraftstoffe wie Biokraftstoffen, und trägt dazu bei, die Ziele hinsichtlich einer besseren Gesamtenergieeffizienz zu erreichen.

In einer Mitteilung der Kommission vom Februar 2007 [KOM(2007) 19] wurde die neue Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen umrissen. Ein rechtlicher Rahmen sollte einen Emissionsgrenzwert von 120 g CO<sub>2</sub>/km gewährleisten, der durch motortechnische Verbesserungen und den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht werden kann. Der dritte Schwerpunkt dieser Gemeinschaftsstrategie liegt auf steuerlichen Maßnahmen zur Förderung von Personenkraftwagen mit einem geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Nach dem Richtlinienvorschlag der Kommission [KOM(2005) 261] sollten die Steuern für die Zulassung und Benutzung von Kraftfahrzeugen zumindest teilweise nach Maßgabe ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen bemessen werden. Außerdem sollten in den Verkaufsräumen Hinweise über die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegeben werden. Die Kommission zieht in diesem Zusammenhang eine Änderung der Richtlinie über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen in Erwägung, um eine wirksamere Fahrzeugkennzeichnung zu erreichen. Mit dem vorliegenden Vorschlag über die Förderung CO<sub>2</sub>-armer Fahrzeuge im Rahmen der öffentlichen Beschaffung werden die bereits eingeleiteten Maßnahmen unterstützt.

Die Auswirkungen der Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ für eine sauberere und effizientere Mobilität [KOM(2007) 541] könnten durch die Unterstützung umweltfreundlicher und energieeffizienter Fahrzeuge im öffentlichen Beschaffungswesen noch verstärkt werden.

Die Verbesserung herkömmlicher und die Entwicklung alternativer Fahrzeugtechnologien wurde mit Gemeinschaftsmitteln aus den Rahmenprogrammen für Forschung und technologische Entwicklung und den Strukturfonds unterstützt und durch Strategien der Kommission zu alternativen Fahrzeugen und Kraftstoffen propagiert, z. B. Biokraftstoffe, Erdgas, Fahrzeuge mit Elektromotor, Hybridfahrzeuge (mit einem Verbrennungs- und einem Elektromotor) und Wasserstoff/Brennstoffzellen-Fahrzeuge.

Die mit diesem Vorstoß stimulierte Förderung der Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge für öffentliche Verkehrsdienste wird die Marktentwicklung solcher Technologien beschleunigen und zu Energieeinsparungen sowie zum Klimaschutz

und zu einer besseren Luftqualität beitragen. Daneben können sich auch Wettbewerbsvorteile auf globalen Märkten für öffentliche Verkehrsdienste ergeben.

## **2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **• Anhörung von interessierten Kreisen**

#### Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission hat die Beteiligten und die Mitgliedstaaten in Bezug auf mögliche Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung und Markteinführung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge konsultiert.

Im Rahmen von Sachverständigengutachten, die nach zwei unterschiedlichen Ansätzen für diese Rechtssetzungsinitiative erstellt wurden, fanden angesichts der Vorschlagsänderung erweiterte Konsultationen statt, die von einer dienststellenübergreifenden internen Arbeitsgruppe der Kommission begleitet wurden. Es fanden öffentliche Anhörungen mit Beteiligung von Industrievertretern und Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten statt. Durch Fragebögen, die im Rahmen der Sachverständigengutachten und öffentlichen Konsultationen im Internet im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Grünbuchs über den Nahverkehr verteilt worden waren, wurden umfangreiche Informationen eingeholt. Daneben wurden mit Betroffenen bilaterale Kontakte geknüpft, um Informationen auszutauschen und die Diskussion über mögliche Konzepte zu vertiefen.

Der geänderte Vorschlag zur Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge wurde in der dienststellenübergreifenden Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung des Grünbuchs über den Nahverkehr vorgelegt und erörtert. Er wurde auch in anderen dienststellenübergreifenden Arbeitsgruppen, die mit verwandten Themen wie umweltgerechtem öffentlichem Beschaffungswesen und diesbezüglichen Strategien befasst sind, sowie in öffentlichen Konferenzen mit Beteiligung von Interessengruppen besprochen.

#### Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die hochrangige Gruppe CARS 21 unterstützte die Initiative der Kommission zur Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge unter der Bedingung, dass ein technologieneutrales und leistungsorientiertes Konzept verfolgt wird.

Der Vorschlag zur Förderung der öffentlichen Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge wurde in allen Phasen der Anhörung unterstützt. Die Einbeziehung externer Kosten in die Vergabekriterien und die frühzeitige Anwendung neuer EURO-Normen wurde weitgehend befürwortet.

### **• Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

#### Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Im Zuge der durchgeführten Studien erfolgte eine quantitative und qualitative Untersuchung der Auswirkungen einer derartigen Initiative mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse, und es wurden Daten zur Einschätzung des allgemeinen Rahmens dieser Initiative erhoben.

Die Studie „ExternE“<sup>1</sup>, das Programm „Saubere Luft für Europa“ (*Clean Air For Europe, CAFE*<sup>2</sup>) der Kommission und die HEATCO-Studie<sup>3</sup> enthalten Informationen über die Kosten, die durch die Emission von CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln verursacht werden. Zur Vereinfachung des Vergabeverfahrens wird bei den Kosten der Gegenwartswert zugrunde gelegt.

### Methodik

Verschiedene Rechtsetzungsansätze wurden unabhängig voneinander von zwei Beraterfirmen, COWI und PriceWaterhouseCoopers, geprüft. Ein technologieorientierter Ansatz basierte auf der Auswahl spezifischer Technologien, die als sauber und energieeffizient gelten. In technologieneutralen Ansätzen wurde hingegen die Einbeziehung der mit Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen assoziierten Kosten in die Fahrzeuganschaffung untersucht.

### Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Verband europäischer Automobilhersteller (ACEA), Europäischer Flüssiggas-Verband (AEGPL), Verbindungsausschuss der Kraftfahrzeugteile- und -zubehörindustrie (CLEPA), Organisation der Ölgesellschaften für den Gesundheitsschutz, den Umweltschutz und die Sicherheit in der Ölindustrie (CONCAWE), repräsentative CIVITAS-Städte (Stockholm, Bremen, Rotterdam), Deutscher Städtetag, European Emulsion Fuel Manufacturer's Association (EEFMA), Europäischer Verband für Erdgas-Fahrzeuge (ENGVA), European Council for Automotive R&D (EUCAR), European Federation for Transport and Environment (T&E), Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) sowie Union der europäischen Industrien (UNICE).

Sachverständige der Mitgliedstaaten wurden durch die Gemeinsame Expertengruppe für Verkehr und Umwelt konsultiert.

### Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

Die wichtigsten Schlussfolgerungen waren, dass diese Richtlinie positive Auswirkungen auf den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge und die Umwelt haben könnte und dass sie die Industrie bei der Entwicklung umweltfreundlicher und energieeffizienter Technologien unterstützen könnte. Um der Industrie die zur Anpassung an den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt notwendige Flexibilität zu gewähren, wurde ein technologieneutraler Ansatz empfohlen.

Die Berücksichtigung externer Kosten bei der Beschaffungsentscheidung wurde als ein wirksamer wirtschaftlicher Ansatz betrachtet, der die Markttransparenz hinsichtlich der Betriebskosten und der gesellschaftlichen Kosten von Straßenfahrzeugen verbessern würde und die Aussicht bietet, von Fuhrparkverwaltern, Unternehmen und Privatkunden in größerem Maßstab angewandt zu werden.

### Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

---

<sup>1</sup> P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, *Methodology 2005 update*, Europäische Kommission, Luxemburg, 2005.

<sup>2</sup> M. Holland et al., *CAFÉ 2005a, AEA Technology*, Didcot, 2005.

<sup>3</sup> P. Bickel et al., Stuttgart, 2006.

Unterlagen zur Diskussionsvorbereitung sowie Sitzungs- und Konferenzprotokolle wurden im Internet allen beteiligten Organisationen und der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

### • **Folgenabschätzung**

Die wichtigsten Optionen sind freiwillige Vereinbarungen, Informationskampagnen und regulatorische Maßnahmen. Die Unterlassung von Maßnahmen stellt ein Benchmark dar, mit dem die anderen Szenarien verglichen werden sollten.

- *Freiwillige Vereinbarungen* sind mit Ungewissheit in Bezug auf das Ergebnis und Schwierigkeiten bei der Fortschrittsbewertung und praktischen Durchführung der Maßnahmen zur Verwirklichung des Ziels behaftet. Gleichwohl sind sie für Hersteller ein Anreiz für Verbesserungen. Insgesamt würde eine freiwillige Initiative nur einen Teil der öffentlichen Stellen und Verkehrsunternehmen einbeziehen, was bedeuten würde, dass ihre Wirkung auf den Gesamtmarkt sehr viel geringer wäre als die einer generellen Verpflichtung. Ein weiteres Problem könnte darin bestehen, dass Fahrzeuge, die der Beschaffungsinitiative entsprechen, von den Herstellern eventuell nicht in der gesamten EU angeboten werden. Da das Ziel der Maßnahme in einer Unterstützung des Marktes für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge besteht, scheint eine neue freiwillige Vereinbarung mit der Automobilindustrie kein wirksames Instrument zu sein. Eine freiwillige Regelung würde eine Informations- und Überzeugungskampagne mit dem Ziel der Beeinflussung von Beschaffungsentscheidungen implizieren.
- *Verbreitung von Informationen* zur Anwendung ökologischer Kriterien bei der Fahrzeugbeschaffung: Diese Option brächte keine unmittelbaren Anforderungen mit sich. Die Verbreitung von Informationen und Wissen muss aber organisiert werden, und die EU kann den Mitgliedstaaten Informationen übermitteln. Die Verfügbarkeit von Informationen erleichtert es den öffentlichen Stellen, ökologischen Kriterien bei der Auftragsvergabe und bei der Anschaffung von Fahrzeugen Rechnung zu tragen. Informationen über technische Eigenschaften und zusätzliche Kosten unterstützen den Entscheidungsprozess bei der Fahrzeugbeschaffung. So können aus Informationsdefiziten entstandene Hindernisse überwunden und die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge im öffentlichen Sektor ausgebaut werden.
- *Eine ausdrückliche Verpflichtung* zur Berücksichtigung von Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen bei der öffentlichen Beschaffung von Straßenfahrzeugen.

Es wurden verschiedene Konzepte für eine Rechtsetzungsinitiative zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge analysiert, und zwar ein technologieneutraler Ansatz, gestützt auf die Berücksichtigung der mit Energieverbrauch und Schadstoffemissionen assoziierten Kosten im Beschaffungsprozess, und ein technologieorientierter Ansatz auf der Grundlage ausgewählter Technologien.

### Schlussfolgerung

Die Folgenabschätzung hat gezeigt, dass positive Auswirkungen auf die Umwelt und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu erwarten sind. Der größte wirtschaftliche Nutzen würde erreicht, wenn in allen Beschaffungsprozessen externe Kosten als Entscheidungskriterien zu berücksichtigen wären. Die Fahrzeugeigner hätten durch langfristige Energieeinsparungen einen unmittelbaren Nutzen, der einen eventuell höheren



Fahrzeugpreis bei weitem übersteigen würde. Ein zusätzlicher Nutzen für die Gesellschaft ergibt sich aus der Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE**

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Behörden und Unternehmen, die aufgrund eines mit einer Behörde geschlossenen Vertrags Verkehrsdienste erbringen oder die aufgrund einer behördlichen Lizenz, Erlaubnis oder Genehmigung Personenbeförderungen durchführen, müssen bei sämtlichen Beschaffungen von Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien berücksichtigen. Der Ausdruck „über die gesamte Lebensdauer anfallende Kosten“ bezeichnet den Geldwert des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen der zu beschaffenden Fahrzeuge, der nach der in dieser Richtlinie beschriebenen Methodik berechnet wird.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 175 Absatz 1 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen öffentlichen Beschaffung sowie energieeffizienterer und umweltverträglicherer Fahrzeuge wurden verschiedenen Orts bereits auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene getroffen. Maßnahmen auf diesen Ebenen allein würden aber das Risiko bergen, zu einer Zersplitterung des Binnenmarktes zu führen, hohe Kosten zu verursachen und Größenvorteile zu unterbinden. Darüber hinaus wären die Hersteller bei einer begrenzten Marktnachfrage kaum zur Produktion von Sonderserien zu bewegen. Die Automobilindustrie produziert für einen hochgradig integrierten, EU-weiten Markt. Deshalb sollte die Unterstützung der Entwicklung von Märkten für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge auf EU-Ebene harmonisiert werden, um einen kosteneffizienten Rahmen für die Industrie bereitzustellen.

Eine ausgedehntere umweltfreundliche öffentliche Beschaffung durch EU-weit harmonisierte Kriterien würde am Markt erhebliches Vertrauen in die Zukunft sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge schaffen und damit einen realen Anreiz für Fahrzeughersteller bieten. Dadurch könnte die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugherstellung verbessert werden, indem eine zum Erzielen von Größenvorteilen ausreichende kritische Masse erreicht wird.

Die gezielte öffentliche Beschaffung auf europäischer Ebene wäre auch eine logische Folgemaßnahme zur Finanzierung der Entwicklung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge mit Gemeinschaftsmitteln im Zuge der Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung sowie durch die Strukturfonds. Die Gemeinschaftsmittel, z. B. aus Struktur- und Kohäsionsfonds, könnten zur Förderung der technischen Entwicklung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr und für den Aufbau von Infrastruktur zur Verteilung alternativer Kraftstoffe verwendet werden.

Würden alle Behörden und Privatunternehmen kollektiv umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge zu denselben Bedingungen anschaffen, so wäre dies, wie im Aktionsplan für Energieeffizienz festgestellt wurde, ein erheblicher Anreiz für Fahrzeughersteller und würde das Bestehen eines Marktes für diese Fahrzeugart gewährleisten. Wegen der großen Außenwirkung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs könnte das Konzept, externe Kosten in die Beschaffungsentscheidung mit einzubeziehen, in verstärktem Maße auch von anderen Marktteilnehmern übernommen werden.

Das Gesamtvolumen der öffentlichen Beschaffung stellt ca. 16 % des BIP der EU dar. Von öffentlichen Stellen der EU werden jährlich ca. 110 000 Pkw, 110 000 leichte Nutzfahrzeuge, 35 000 Lkw und 17 000 Busse angeschafft. Die entsprechenden Marktanteile betragen knapp unter 1 % für Pkw, ca. 6 % für leichte und schwere Nutzfahrzeuge und ca. ein Drittel für Busse.

Spürbare Auswirkungen auf den Fahrzeugmarkt können nur über die Akkumulierung öffentlicher Anschaffungen durch harmonisierte Kriterien auf EU-Ebene erreicht werden.

Das Ziel der Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge kann nicht in ausreichender Weise von den Mitgliedstaaten allein verwirklicht werden, sondern erfordert Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene, um eine kritische Masse für die kosteneffiziente Herstellung von Fahrzeugen durch die europäische Industrie zu erreichen.

Selbst eine obligatorische Einbeziehung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien im Beschaffungsprozess schließt nicht aus, dass die öffentlichen Stellen auch andere für notwendig erachtete Vergabekriterien anwenden.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Die Richtlinie sieht für die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge für öffentliche Verkehrsdienste ein einheitliches Verfahren vor. Dessen Anwendung ist zunächst freigestellt und wird erst nach einer Übergangszeit, die eine reibungslose Einführung ermöglicht, verbindlich vorgeschrieben. Die Anwendung des Verfahrens für die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge schließt nicht aus, dass auch andere zweckdienliche Vergabekriterien, die die öffentlichen Stellen für notwendig erachten, herangezogen werden können.

Die Pflicht zur Inkraftsetzung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, liegt bei den Mitgliedstaaten.

- **Wahl des Instruments**

Als Instrument wird eine Richtlinie vorgeschlagen.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Ein verbindliches Konzept für ein einheitliches Verfahren zur Einbeziehung externer Kosten ist unverzichtbar, um bei der Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge für

Rechtssicherheit zu sorgen und den Herstellern die notwendigen Anreize zur Entwicklung solcher Fahrzeuge für einen breiten Markt zu bieten.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Durch die Berichterstattung über den Stand der Umsetzung der Richtlinie sowie durch Sitzungen des Ausschusses bei Änderungen der technischen Daten im Anhang dieses Vorschlags werden in begrenztem Umfang Kosten entstehen.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungsklausel und sieht ein Ausschussverfahren vor.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Einzelerläuterung zum Vorschlag**

Artikel 1 legt das Ziel der Richtlinie fest.

Artikel 2 fordert, dass die zuständigen Behörden und Unternehmen, die aufgrund eines mit einer Behörde geschlossenen Vertrags Verkehrsdienste erbringen, bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien berücksichtigen. Außerdem haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass diese Kriterien bei sämtlichen Beschaffungen von Straßenfahrzeugen für öffentliche Personenverkehrsdienste, die aufgrund einer behördlichen Lizenz, Erlaubnis oder Genehmigung erbracht werden, Anwendung finden.

Artikel 3 bestimmt das Verfahren für die Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen.

Artikel 4 sieht vor, dass die zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen von Fahrzeugen verwendeten Daten von einem Ausschuss angepasst werden.

Artikel 5 sieht die Unterstützung durch einen Regelungsausschuss mit Kontrolle durch das Europäische Parlament vor.

Artikel 6 begründet für die Kommission die Verpflichtung, über die Durchführung der Richtlinie Bericht zu erstatten, ihre Auswirkungen zu beurteilen und etwaige weitere Maßnahmen vorzuschlagen.

Die Artikel 7, 8 und 9 enthalten die üblichen Bestimmungen zum Inkrafttreten und zur Umsetzung der Richtlinie.

Geänderter Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**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 zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission<sup>4</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>7</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zu den natürlichen Ressourcen, deren umsichtige und rationelle Verwendung nach Artikel 174 Absatz 1 EG-Vertrag ein Ziel der gemeinschaftlichen Umweltpolitik ist, gehört Öl, das in Europa sowohl der wichtigste Energieträger als auch eine Hauptquelle der Schadstoffemissionen ist.
- (2) Nach der Mitteilung der Kommission „Nachhaltige Entwicklung in Europa für eine bessere Welt: Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung“<sup>8</sup>, die dem Europäischen Rat vom 15. und 16. Juni 2001 in Göteborg vorgelegt wurde, gehören Treibhausgasemissionen und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu den wichtigsten Hindernissen für eine nachhaltige Entwicklung.
- (3) In dem Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft<sup>9</sup> wird die Notwendigkeit spezifischer Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Energiesparens, zur Einbeziehung von Klimaschutzzielen in

---

<sup>4</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>8</sup> KOM(2001) 264.

<sup>9</sup> ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

die Verkehrs- und Energiepolitik sowie spezifischer verkehrspolitischer Maßnahmen in Bezug auf Energienutzung und Treibhausgasemissionen festgestellt.

- (4) In der Mitteilung der Kommission „Eine Energiepolitik für Europa“<sup>10</sup> wurde angeregt, dass die Europäische Union sich verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken. Als verbindliche Zielsetzung wurde vorgeschlagen, bis 2020 in der Gemeinschaft die Energieeffizienz um 20 % zu steigern, den Anteil erneuerbarer Energieträger auf 20 % zu erhöhen und bei Biokraftstoffen einen Marktanteil von 10 % zu erreichen, um unter anderem die Energieversorgungssicherheit durch Diversifizierung des Brennstoffmix zu verbessern.
- (5) In ihrer Mitteilung zu einem „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“<sup>11</sup> kündigte die Kommission an, dass sie ihre Anstrengungen fortsetzen wird, durch Ausschreibungen und die Sensibilisierung der Öffentlichkeit Märkte für sauberere, intelligentere, sicherere und energieeffizientere Fahrzeuge zu schaffen.
- (6) In der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Kommission von 2001 „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>12</sup> wurde angekündigt, dass die EU umweltfreundliche Innovationen unterstützen wird, insbesondere durch aufeinander folgende EURO-Normen und die Förderung sauberer Fahrzeuge im öffentlichen Beschaffungswesen.
- (7) Die Kommission hat eine umfassende neue Strategie vorgelegt, damit die EU ihr Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Personenkraftwagen auf 120 g/km zu begrenzen, bis 2012 erreichen kann<sup>13</sup>. Um fahrzeugtechnische Verbesserungen zu ermöglichen, wurde ein rechtlicher Rahmen vorgeschlagen. Durch zusätzliche Maßnahmen sollten Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch gefördert werden.
- (8) In dem Grünbuch zum Nahverkehr „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“<sup>14</sup> wird darauf hingewiesen, dass die beteiligten Akteure es befürworten, die Markteinführung umweltfreundlicher und energieeffizienter Fahrzeuge durch eine umweltbewusste öffentliche Beschaffungspraxis zu unterstützen. Darin heißt es: „Ein möglicher Ansatz könnte auf der Internalisierung externer Kosten aufbauen, bei der die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Schadstoffemissionen, die mit dem Betrieb der zu beschaffenden Fahrzeuge verbunden sind, zusätzlich zum Fahrzeugpreis als Vergabekriterien herangezogen werden. (...) Zusätzlich könnte den neuen EURO-Normen im öffentlichen Beschaffungswesen Vorrang eingeräumt werden. Die frühzeitige Nutzung saubererer Fahrzeuge könnte auch die Luftqualität in den Städten verbessern“.
- (9) Die hochrangige Gruppe CARS 21 unterstützte in ihrem Bericht vom 12. Dezember 2005 die Initiative der Kommission zur Förderung sauberer und energieeffizienter

---

<sup>10</sup> KOM(2007) 1.

<sup>11</sup> KOM(2006) 545.

<sup>12</sup> KOM(2006) 314.

<sup>13</sup> KOM(2007) 19.

<sup>14</sup> KOM(2007) 551.

Fahrzeuge unter der Bedingung, dass ein technologieneutrales und leistungsorientiertes Konzept verfolgt wird.

- (10) Die Hochrangige Gruppe für Wettbewerbsfähigkeit, Energie und Umwelt empfahl in ihrem Bericht vom 27. Februar 2007, im privaten und öffentlichen Beschaffungswesen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten zu berücksichtigen und dabei einen besonderen Schwerpunkt auf die Energieeffizienz zu legen. Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft sollten einen Leitfaden für das öffentliche Beschaffungswesen erstellen und veröffentlichen, der aufzeigt, wie vermieden werden kann, dass bei der Beschaffung umweltverträglicher Zwischengüter unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien der niedrigste Preis nicht ausschließliches Zuschlagskriterium ist.
- (11) Der Anschaffungspreis für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge liegt über jenem herkömmlicher Fahrzeuge. Bei der Schaffung einer ausreichenden Nachfrage nach solchen Fahrzeugen dürften Größenvorteile zu Kostensenkungen führen.
- (12) Die Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste kann spürbare Auswirkungen auf den Fahrzeugmarkt haben, sofern auf Gemeinschaftsebene einheitliche Kriterien angewandt werden.
- (13) Der größte Markteffekt und das optimale Kosten-Nutzen-Verhältnis werden erreicht, wenn bei der Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien berücksichtigt werden müssen.
- (14) Durch die Berücksichtigung des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen entstehen keine höheren Gesamtkosten; vielmehr werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten in den Beschaffungsprozess von vornherein einbezogen. Als Ergänzung der Rechtsvorschriften über die EURO-Emissionsnormen, die Emissionsgrenzwerte festsetzen, sieht dieser Ansatz eine finanzielle Bewertung der tatsächlichen Schadstoffemissionen vor und erfordert keinerlei zusätzliche Norm.
- (15) Die Studie „ExternE“<sup>15</sup>, das Programm „Saubere Luft für Europa“ (*Clean Air For Europe, CAFE*)<sup>16</sup> der Kommission und die HEATCO-Studie<sup>17</sup> enthalten Informationen über die Kosten, die durch die Emission von CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln verursacht werden. Zur Vereinfachung des Vergabeverfahrens wird bei den Kosten der Gegenwartswert zugrunde gelegt.
- (16) Die obligatorische Anwendung von Kriterien für die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge schließt nicht aus, dass auch andere zweckdienliche Vergabekriterien herangezogen werden können. Sie schließt auch die Wahl von Fahrzeugen nicht aus, die zur Verbesserung ihrer Umweltverträglichkeit umgerüstet wurden.

---

<sup>15</sup> P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, *Methodology 2005 update*, Europäische Kommission, Luxemburg, 2005.

<sup>16</sup> M. Holland et al., *CAFÉ 2005a, AEA Technology*, Didcot, 2005.

<sup>17</sup> P. Bickel et al., Stuttgart, 2006.

- (17) Diese Richtlinie sollte die Auftraggeber und die Beschaffungsstellen nicht davon abhalten, bei der Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste jenen Fahrzeugen, die den neuesten Euro-Normen für Schadstoffemissionen entsprechen, den Vorzug zu geben, noch bevor diese Normen verbindlich vorgeschrieben sind.
- (18) Die Kommission sollte ermächtigt werden, die mit dieser Richtlinie festgelegten technischen Daten für die Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten von Straßenfahrzeugen anzupassen. Da es sich bei den Maßnahmen um solche von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie handelt, müssen sie gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>18</sup> im Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.
- (19) Da das Ziel der Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge nicht in ausreichender Weise von den Mitgliedstaaten allein verwirklicht werden kann, sondern Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene erfordert, um eine kritische Masse von Fahrzeugen für kosteneffiziente Entwicklungen der europäischen Industrie zu erreichen, kann die Gemeinschaft in Übereinstimmung mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag dargelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*  
*Gegenstand*

Gemäß dieser Richtlinie müssen Auftraggeber und Beschaffungsstellen im Sinne der Richtlinien 2004/17/EG<sup>19</sup> und 2004/18/EG<sup>20</sup> sowie Unternehmen, die aufgrund eines mit einer Behörde geschlossenen Vertrags oder einer behördlichen Lizenz, Erlaubnis oder Genehmigung Verkehrsdienste erbringen, bei der Beschaffung beziehungsweise der Anschaffung von Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien beziehungsweise als Anschaffungskriterien berücksichtigen, um so saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern.

*Artikel 2*  
*Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge*

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Auftraggeber und die Beschaffungsstellen im Sinne der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG spätestens ab dem in Artikel 7 Absatz 1 festgelegten Datum nach der in Artikel 3 festgelegten Methodik verfahren, wenn sie bei der Beschaffung von

---

<sup>18</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>19</sup> ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

<sup>20</sup> ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114.



Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien anwenden.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Auftraggeber und Beschaffungsstellen im Sinne der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG spätestens ab dem 1. Januar 2012 bei sämtlichen Beschaffungen von Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Vergabekriterien nach der in Artikel 3 festgelegten Methodik einbeziehen.
3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass spätestens ab dem 1. Januar 2012 bei sämtlichen Anschaffungen von Straßenfahrzeugen für öffentliche Personenverkehrsdienste, die aufgrund einer behördlichen Lizenz, Erlaubnis oder Genehmigung erbracht werden, die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Kriterien nach der in Artikel 3 festgelegten Methodik einbezogen werden.

### *Artikel 3*

#### *Energie- und Umweltkosten als Vergabekriterien bei der Fahrzeugbeschaffung*

1. Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen öffentlich beschaffter Fahrzeuge nach der Methodik der Buchstaben a, b und c finanziell bewertet und berechnet.
  - (a) Die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeugs werden wie folgt berechnet:
    - Der Kraftstoffverbrauch je Kilometer eines Fahrzeugs gemäß Absatz 2 wird in Energieverbrauch je Kilometer umgerechnet, wobei die Umrechnungsfaktoren in Tabelle 1 des Anhangs für den Energiegehalt von Kraftstoffen verwendet werden;
    - je Energieeinheit wird nur ein finanzieller Betrag verwendet. Dieser Betrag entspricht dem jeweils geringeren Wert der Kosten je Energieeinheit von Ottokraftstoff oder Dieselmotorkraftstoff vor Steuern, wenn sie als Verkehrskraftstoff verwendet werden;
    - zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeugs werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Absatz 3, der Energieverbrauch je Kilometer gemäß erstem Gedankenstrich und die Kosten je Energieeinheit gemäß zweitem Gedankenstrich miteinander multipliziert.
  - (b) Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Absatz 3, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Kilogramm je Kilometer gemäß Absatz 2 und die Kosten je Kilogramm gemäß Tabelle 2 des Anhangs miteinander multipliziert.

- (c) Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Schadstoffemissionen eines Fahrzeugs werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Emissionen von Stickstoffoxiden, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln summiert. Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten jedes einzelnen Schadstoffes werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Absatz 3, die Emissionen in Gramm je Kilometer gemäß Absatz 2 und die jeweiligen Kosten je Gramm gemäß Tabelle 2 des Anhangs miteinander multipliziert.
2. Die Werte für den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Schadstoffemissionen je Kilometer müssen auf genormten EU-Testverfahren für die Fahrzeuge basieren, für die solche Verfahren in den EU-Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung festgelegt sind. Bei Fahrzeugen, für die keine genormten EU-Testverfahren bestehen, werden allgemein anerkannte Verfahren oder die Ergebnisse für die Behörde durchgeführter Tests oder, sofern beides nicht vorhanden ist, die Angaben des Herstellers verwendet.
  3. Der Gesamtkilometerleistung eines Fahrzeugs liegen die in dem Vergabeverfahren verwendeten technischen Spezifikationen zugrunde. In Ermangelung solcher Spezifikationen gelten die Werte in Tabelle 3 des Anhangs.

*Artikel 4  
Anpassungen an den technischen Fortschritt*

Die Anpassung der technischen Daten für die Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten von Straßenfahrzeugen an den technischen Fortschritt zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie erfolgt nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5 Absatz 2.

*Artikel 5  
Ausschuss*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

*Artikel 6  
Berichterstattung und Überprüfung*

1. Die Kommission erstellt ab dem in Artikel 8 festgelegten Datum alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie und über die von einzelnen Mitgliedstaaten zur Förderung der Beschaffung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ergriffenen Maßnahmen.
2. In dem Bericht werden die Auswirkungen der Richtlinie und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen beurteilt sowie gegebenenfalls Vorschläge unterbreitet.

*Artikel 7*  
*Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens 18 Monate nach dem in Artikel 8 festgelegten Datum nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 8*  
*Inkrafttreten*

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

*Artikel 9*  
*Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

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

## ANHANG

### **Daten zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden externen Kosten von Straßenfahrzeugen für die Zwecke dieser Richtlinie**

Tabelle 1: Energiegehalt von Kraftstoffen

<b>Kraftstoff</b>	<b>Energiegehalt</b>
Diesekraftstoff	36 MJ/Liter
Ottokraftstoff	32 MJ/Liter
Erdgas	38 MJ/Nm <sup>3</sup>
LPG (Flüssiggas)	24 MJ/Liter
Ethanol	21 MJ/Liter
Biodiesel	33 MJ/Liter
Emulsionskraftstoff	32 MJ/Liter
Wasserstoff	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tabelle 2: Emissionskosten im Straßenverkehr (Preise von 2007)

<b>CO<sub>2</sub></b>	<b>NO<sub>x</sub></b>	<b>Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe</b>	<b>Partikel</b>
2 Cent/kg	0,44 Cent/g	0,1 Cent/g	8,7 Cent/g

Tabelle 3: Gesamtkilometerleistung von Straßenfahrzeugen

<b>Fahrzeugklasse</b> (Kategorien M and N gemäß der Richtlinie 2007/46/EG)	<b>Gesamtkilometerleistung</b>
Personenkraftwagen (M1)	200 000 km
Leichte Nutzfahrzeuge (N1)	250 000 km
Schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3)	1 000 000 km
Busse (M2, M3)	800 000 km