



Council of the
European Union

Brussels, 14 May 2018
(OR. en, de)

8765/18

Interinstitutional File:
2017/0291 (COD)

TRANS 186
CODEC 727
MI 330
ENV 289
INST 184
PARLNAT 104

COVER NOTE

From: The Austrian Bundesrat
date of receipt: 2 May 2018
To: General Secretariat of the Council

Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/33/EU on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles
[14183/17 - COM(2017) 653 final]
– Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

Delegations will find, attached, a copy of the above-mentioned opinion, followed by a courtesy English translation.



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesrat
Der Präsident

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Wien, 25. April 2018
GZ: 27000.0040/10-L2.S/2018

Der EU-Ausschuss des Bundesrates hat in seiner Sitzung am 25. April 2018 im Zuge der Beratungen über die EU-Vorlage

COM(2017) 653 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

beiliegende **Mitteilung gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG** beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

(Reinhard Todt)

Beilage

An die
Präsidentin des
Rates der Europäischen Union
Frau Ekaterina ZAHARIEVA

Präsident des Bundesrates
A-1017 Wien, Parlament
Tel. +43 1 401 10-2204 (2387)
reinhard.todt@parlament.gv.at

DVR: 0050369

MITTEILUNG**an die Europäische Kommission, den Rat der EU und das Europäische Parlament****gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG****des EU-Ausschusses des Bundesrates****vom 25. April 2018****COM(2017) 653 final****Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge**

Am 8. November 2018 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge vor. Ziel die Schaffung eines nachhaltigen und gleichzeitig wettbewerbsfähigen sowie sicheren Energiesystems für die Europäische Union. Dem zu Folge gibt es von Seiten der Kommission ein ganzes Legislativpaket für die Reduktion von CO₂-Emissionen.

Im Vorschlag sind unterschiedliche Mindestziele für den Anteil leichter und schwerer Nutzfahrzeuge aufgezählt, vor allem für Busse, die im Linienverkehr eingesetzt sind, sind diese Ziele aus der Sicht des Bundesrates überschießend. Zudem sind vor allem für Busse und schwere LKWs nur vereinzelte elektrische Modelle, ja gar nur Prototypen am Markt erhältlich, was die Erreichung dieser Vorgaben weiter erschweren würde. Aufgrund des fehlenden Fahrzeugangebots braucht es eine anspruchsvolle Regelung zur CO₂-Grenzwertsetzung für LKW und Busse. Weiters sind die Anschaffungskosten zur Erreichung der vorgeschriebenen Quoten enorm, diese Kosten stehen nicht im Verhältnis zu den zu erreichenden Zielen. Generell muss den Mitgliedstaaten ein Spielraum bei der Festsetzung der Ziele des Mobilitätspakets auf jeden Fall erhalten bleiben.

Im Allgemeinen – wie in vielen Mitteilungen und begründeten Stellungnahmen – weist der Bundesrat auf die zu weit gehende Befugnis der Kommission zum Erlass von delegierten

Rechtsakten hin. Im Vorschlag ist im Erwägungsgrund 17 von einer „Aktualisierung“ der CO₂-Emissionsnormen im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 290 AEUV die Rede. Es sind relativ kurzfristige Änderungen der Rahmenbedingungen für Beschaffungen über delegierte Rechtsakte der Kommission zu befürchten.

Aus der Sicht des Bundesrates werden daher grundsätzliche Bedenken hinsichtlich des Grundsatzes der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit vorgebracht.

MITTEILUNG

an das Europäische Parlament, den Rat und an die Europäische Kommission

gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

des EU-Ausschusses des Bundesrates

vom 25. April 2018

COM(2017) 653 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

Am 8. November 2018 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge vor. Ziel die Schaffung eines nachhaltigen und gleichzeitig wettbewerbsfähigen sowie sicheren Energiesystems für die Europäische Union. Dem zu Folge gibt es von Seiten der Kommission ein ganzes Legislativpaket für die Reduktion von CO₂-Emissionen.

Im Vorschlag sind unterschiedliche Mindestziele für den Anteil leichter und schwerer Nutzfahrzeuge aufgezählt, vor allem für Busse, die im Linienverkehr eingesetzt sind, sind diese Ziele aus der Sicht des Bundesrates überschießend. Zudem sind vor allem für Busse und schwere LKWs nur vereinzelte elektrische Modelle, ja gar nur Prototypen am Markt erhältlich, was die Erreichung dieser Vorgaben weiter erschweren würde. Aufgrund des fehlenden Fahrzeugangebots braucht es eine anspruchsvolle Regelung zur CO₂-Grenzwertsetzung für LKW und Busse. Weiters sind die Anschaffungskosten zur Erreichung der vorgeschriebenen Quoten enorm, diese Kosten stehen nicht im Verhältnis zu den zu erreichenden Zielen. Generell muss den Mitgliedstaaten ein Spielraum bei der Festsetzung der Ziele des Mobilitätspakets auf jeden Fall erhalten bleiben.

Im Allgemeinen – wie in vielen Mitteilungen und begründeten Stellungnahmen – weist der Bundesrat auf die zu weit gehende Befugnis der Kommission zum Erlass von delegierten Rechtsakten hin. Im Vorschlag ist im Erwägungsgrund 17 von einer „Aktualisierung“ der CO₂-Emissionsnormen im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 290 AEUV die Rede. Es sind relativ kurzfristige Änderungen der Rahmenbedingungen für Beschaffungen über delegierte Rechtsakte der Kommission zu befürchten.

Aus der Sicht des Bundesrates werden daher grundsätzliche Bedenken hinsichtlich des Grundsatzes der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit vorgebracht.

COMMUNICATION

**from the European Affairs Committee of the Federal Council
to the European Parliament, the Council and the European Commission
pursuant to Article 23f para. 4 of the Austrian Constitution**

25 April 2018

COM (2017) 653 final

**Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council
amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient
road transport vehicles**

On 8 November 2017, the European Commission submitted a proposal to amend the Directive on the promotion of clean and energy-efficient road vehicles, the objective being to achieve a sustainable, competitive and secure energy system for the European Union. With this goal in mind, the Commission proposed a whole package of legislation aimed at reducing CO₂ emissions.

The proposal lists a number of minimum procurement targets for light-duty and heavy-duty vehicles. In the Federal Council's opinion, these targets are overreaching, especially for buses and coaches used for regular passenger transport service. Moreover, as far as buses and coaches as well as heavy-duty vehicles are concerned, the choice of electric models is extremely limited, with only prototypes available in the market in some cases, which would make compliance with the provisions of the proposal even more difficult. Given the absence of an adequate offer of vehicles in the market, CO₂ thresholds for heavy-duty vehicles, buses and coaches need to be set at a highly ambitious level. Furthermore, the procurement costs incurred in meeting the percentages required would be out of proportion with the targets to be achieved. In general, the Member States must be allowed a certain degree of freedom in defining the

targets of the mobility package.

Reiterating its general position expressed in numerous earlier communications and reasoned opinions, the Federal Council once again refers to the overreaching power of the Commission to adopt delegated legal act. In the proposal tabled by the Commission, considering (17) mentions the updating of provisions in respect of CO2 emission standards within the framework of the procedure provided for in Article 290 TFEU. The Federal Council is concerned about possible modifications of procurement conditions on a relatively short-term basis through delegated legal acts adopted by the Commission.

The Federal Council therefore wishes to voice its general concerns regarding the principles of subsidiarity and proportionality.