



Brüssel, den 27. November 2018  
(OR. en)

14779/18

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2017/0291(COD)**

TRANS 578  
MI 900  
ENV 819  
CLIMA 234  
CODEC 2116

## **BERICHT**

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: ST 14230/18

Nr. Komm.dok.: ST 14183/17 + ADD 1

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**

– Sachstandsbericht

### **I. EINLEITUNG**

Am 8. November 2017 hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat den eingangs genannten Vorschlag vorgelegt, der Teil des Mobilitätspakets "Europa in Bewegung" ist und zu ihren Initiativen für eine emissionsarme Mobilität zählt.

Hauptziel dieser Initiative ist es, die Marktakzeptanz 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. Bei der Bewertung der Richtlinie 2009/33/EG hat sich herausgestellt, dass die Richtlinie die Marktakzeptanz sauberer Fahrzeuge in der gesamten Union nicht ausreichend gefördert und die Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen kaum vorangebracht hat.

Das Hauptziel der vorgeschlagenen Richtlinie soll dadurch erreicht werden, dass

- der Geltungsbereich der bestehenden Richtlinie auf alle einschlägigen Vergabeverfahren ausgedehnt wird,
- eine Definition für den Begriff "sauberes Fahrzeug" eingeführt wird und
- Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere Fahrzeuge für die Zeiträume zwischen dem Ende der Umsetzungsfrist und Ende 2025 sowie zwischen 2026 und 2030 festgelegt werden.

## **II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN**

Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Herrn Andrzej GRZYB (PPE, PL) als Berichterstatter benannt. Der Bericht wurde auf der Plenartagung des EP vom 25. Oktober 2018 angenommen. Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) und der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) haben jeweils eine Stellungnahme zu dem Vorschlag angenommen.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat auf seiner Plenartagung vom 19. April 2018 eine Stellungnahme angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat am 5. Juli 2018 eine Stellungnahme angenommen.

## **III. ARBEITEN IN DEN VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES**

Der Vorschlag wurde der Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" im November 2017 vorgelegt; die Gruppe prüfte ihn zwischen März und Mai 2018 und legte dem Rat am 7. Juni 2018 einen Sachstandsbericht<sup>1</sup> vor.

Der Vorsitz hat der detaillierten Prüfung dieses Dossiers drei Sitzungen zwischen Juli und November 2018 gewidmet.

---

<sup>1</sup> Dok. 8916/18.

Auf der Grundlage der Bemerkungen und Anregungen der Delegationen hat der Vorsitz zwei Kompromisstexte vorgelegt, in denen er Lösungen und Klarstellungen zu den meisten Artikeln vorgeschlagen hat, vor allem zu den folgenden:

- Artikel 2 und 3: Aufnahme zusätzlicher Ausnahmen und Präzisierung des Anwendungsbereichs, insbesondere in Bezug auf die von der Richtlinie abgedeckten Dienste, die in Tabelle 1 und in den Erwägungsgründen 11 und 11a aufgeführt sind;
- Artikel 4: Weiter gefasste Definition des Begriffs "sauberes Fahrzeug" und Aufnahme ehrgeiziger Unterziele für emissionsfreie Busse;
- Artikel 5: Präzisierung der Berechnungsmethoden für die verschiedenen Arten von durch die Richtlinie abgedeckten Verträgen. Die entsprechenden Tabellen 4 und 5, die die Ziele für die Mitgliedstaaten und die Berechnungsmethode für emissionsfreie Fahrzeuge enthalten, wurden vereinfacht und die nationalen Ziele für Busse wurden gesenkt;
- Artikel 9: Streichung der Bestimmung zum Ausschussverfahren;
- Artikel 10: Vereinfachung und Präzisierung der Berichtspflichten für die Mitgliedstaaten sowie Aufnahme einer neuen Verpflichtung der Kommission, wonach sie die Mitgliedstaaten durch die Erhebung und Veröffentlichung relevanter Daten unterstützen muss.

#### **IV. OFFENE FRAGEN**

##### **a) Ausnahmen (Artikel 2)**

Der jüngste Kompromiss des Vorsitzes zu Artikel 2 wurde von den meisten Delegationen unterstützt. Eine Delegation, mit der Unterstützung einer weiteren Delegation, möchte jedoch die Personensorderbeförderung, beispielsweise für ältere oder behinderte Menschen, aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie ausnehmen. Eine Reihe anderer Mitgliedstaaten hat betont, dass Ausnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden sollten.

**b) Anwendungsbereich (Artikel 3)**

Mehrere Delegationen wollten die Abholung von Siedlungsabfällen, die in Tabelle 1 im Anhang aufgeführt ist, wieder in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufnehmen. Sie war aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie gestrichen worden, weil sie nicht die Personenbeförderung betrifft und Spezialfahrzeuge erfordert.

Reisebusse wurden auf Antrag einiger Delegationen aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie gestrichen, weil der Einsatz von Reisebussen für den Personenfernverkehr mit technischen Problemen in Bezug auf emissionsfreie Fahrzeuge sowie in Bezug auf die notwendige Ladeinfrastruktur, insbesondere beim grenzüberschreitenden Einsatz, einhergeht. Eine Delegation, mit Unterstützung mehrerer anderer Delegationen, würde die Beschaffung von Reisebussen aufgrund der Ähnlichkeiten mit Lastkraftwagen gerne wieder in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufnehmen.

**c) Begriffsbestimmungen (Artikel 4)**

Zahlreiche Delegationen haben den letzten Kompromissvorschlag des Vorsitzes unterstützt und sich gegen die von einer Delegation vorgeschlagene Bezugnahme auf die RED-II-Richtlinie ausgesprochen.

Einige Delegationen treten für einen technologienutralen, ergebnisorientierten Ansatz bei der Definition von "sauberen Fahrzeugen" ein.

Einige Delegationen sind gegen die Aufnahme fossiler Gase wie CNG und LNG in die Liste der alternativen Kraftstoffe, während andere betonten, dass sie aufgenommen werden müssen, weil sie einen guten Übergang zu emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen ermöglichen.

**d) Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe (Artikel 5 und Tabellen 4 und 5 im Anhang)**

Der Kompromiss des Vorsitzes zu Artikel 5 wurde im Wesentlichen von den Delegationen unterstützt. Die Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe in den Tabellen 4 und 5 müssen jedoch noch eingehender geprüft werden.

Es gibt große Unterschiede beim Ambitionsgrad, was sich in den Quoten pro Mitgliedstaat niederschlägt.

### e) Umsetzungsfrist

Einige Delegationen haben sich für eine Verlängerung der Umsetzungsfrist auf 30 bis 36 Monate ausgesprochen, andere waren jedoch für eine kürzere Frist von 24 Monaten und knüpften die Umsetzungsfrist an die allgemeinen Fortschritte, die bei dem Dossier gemacht werden.

## V. FAZIT

Im Zuge der Prüfung des Vorschlags fand der endgültige Kompromisstext des Vorsitzes (siehe Anlage von Dokument 14230/18) insgesamt Unterstützung. Die Definition von "sauberen Fahrzeugen" und die Höhe und Durchsetzung der Ziele für die öffentliche Auftragsvergabe sind die wichtigsten noch offenen Fragen, die neben ein paar anderen oben erwähnten Themen unter dem kommenden Vorsitz weiter geprüft werden müssen, damit Einvernehmen über dieses Dossier erzielt werden kann.

Der Rat wird ersucht, die bei der Prüfung der vorgeschlagenen Richtlinie erzielten Fortschritte zur Kenntnis zu nehmen.