



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

Brüssel, den 29. Mai 2019  
(OR. en)

2017/0291 (COD)

PE-CONS 57/1/19  
REV 1

TRANS 122  
MI 183  
ENV 169  
CLIMA 60  
CODEC 493

**GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE**

Betr.: RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

**RICHTLINIE (EU) 2019/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom ...**

**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 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 262 vom 25.7.2018, S. 58.

<sup>2</sup> ABl. C 387 vom 25.10.2018, S. 70.

<sup>3</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ....

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Wie in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23./24. Oktober 2014 hervorgehoben wurde, hat sich die Union zu einem nachhaltigen, wettbewerbsfähigen, sicheren und dekarbonisierten Energiesystem verpflichtet. In der Mitteilung der Kommission vom 22. Januar 2014 mit dem Titel „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik im Zeitraum 2020-2030“ werden ehrgeizige Ziele der Union zur weiteren Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Niveau von 1990, zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energieverbrauch bis mindestens 27 %, zu Energieeinsparungen von mindestens 27 % sowie zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit in der Union gesetzt. Seitdem wurde in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> ein Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen von mindestens 32 % des Bruttoendenergieverbrauchs der Union bis zum Jahr 2030 festgelegt, und in der Richtlinie (EU) 2018/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> wurde ein neues Energieeffizienzziel für die Union bis zum Jahr 2030 von mindestens 32,5 % festgelegt.

---

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Abl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

<sup>2</sup> Richtlinie (EU) 2018/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Änderung der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (Abl. L 328 vom 21.12.2018, S. 210).

- (2) In ihrer Mitteilung vom 20. Juli 2016 mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ betonte die Kommission die Notwendigkeit, die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor zu beschleunigen und daher die verkehrsbedingten Treibhausgas- und Luftschatstoffemissionen 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 in Paris 2015 eingegangenen Verpflichtungen der Union einhalten zu können. Auch die verkehrsbedingten gesundheits- und umweltschädlichen Luftschatstoffemissionen müssen unverzüglich erheblich verringert werden. Dies lässt sich über eine Reihe strategischer Initiativen erreichen, darunter auch Maßnahmen, die eine Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel unterstützen, und die Nutzung der Vergabe öffentlicher Aufträge zur Förderung sauberer Fahrzeuge.
- (3) In ihrer Mitteilung vom 31. Mai 2017 mit dem Titel „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“ betont die Kommission, dass eine verstärkte Produktion und Akzeptanz von sauberen Fahrzeugen, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und neuen Mobilitätsdienstleistungen, die die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung in der Union nutzen, zahlreiche Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger, die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftszweige der Union bietet. Zu diesen Vorteilen zählen sicherere und nahtlos ineinander greifende Mobilitätslösungen und eine Verringerung der Belastung durch die Emission schädlicher Schadstoffe. Zudem ist es eines der wichtigsten Ziele der Union, eine weltweite Führungsrolle bei der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen einzunehmen, wie in der Rede zur Lage der Union am 13. September 2017 erklärt wurde.

- (4) Wie in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Europa in Bewegung“ angekündigt wurde, gehört die vorliegende Richtlinie zu einem zweiten Paket von Vorschlägen, die den Übergang der Union zu emissionsarmer Mobilität fördern sollen. Dieses Paket, das im Rahmen der Mitteilung der Kommission vom 8. Dezember 2017 mit dem Titel „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ vorgelegt wurde, umfasst eine Kombination angebots- und nachfrageseitiger Maßnahmen, die die Union auf den Weg zu einer emissionsarmen Mobilität bringen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Mobilitätsökosystems der Union stärken sollen. Die Förderung sauberer Fahrzeuge und die Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel sollten parallel erfolgen, um auf diese Weise die Überlastung der Straßen zu reduzieren und folglich auch Emissionen zu verringern und die Luftqualität zu verbessern.
- (5) Innovationen neuer Technologien tragen dazu bei, CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen zu senken und Luftverschmutzung und Lärmbelastung zu verringern, und unterstützen gleichzeitig die Dekarbonisierung im Verkehrssektor. Eine schnellere Akzeptanz emissionsarmer und -freier Straßenfahrzeuge wird zur Verringerung der Emissionen von CO<sub>2</sub> und bestimmten Schadstoffen (Partikel, Stickoxide und Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe) beitragen und dadurch die Luftqualität in Städten und anderen verschmutzten Gebieten verbessern und gleichzeitig zur Wettbewerbsfähigkeit sowie zum Wachstum der Wirtschaftszweige der Union auf den immer bedeutender werdenden weltweiten Märkten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge beitragen. Die Kommission sollte politische Maßnahmen ergreifen, um die umfassende industrielle Nutzung von und das Wachstum der Produktionskapazität für solche neuen Technologien in allen Mitgliedstaaten zu fördern und so zu gleichen Wettbewerbsbedingungen und einer ausgewogenen Entwicklung in allen Mitgliedstaaten beizutragen.

- (6) Marktprognosen gehen davon aus, dass die Kaufpreise sauberer Fahrzeuge weiter sinken werden. Niedrigere Betriebs- und Wartungskosten bewirken bereits heute wettbewerbsfähige Gesamtbetriebskosten. Der erwartete Rückgang des Kaufpreises wird die Hindernisse für die Marktverfügbarkeit und -akzeptanz sauberer Fahrzeuge im nächsten Jahrzehnt weiter verringern.
- (7) Während die Union eine der führenden Regionen für Forschung und hochwertige Öko-Innovationen ist, beherbergt die Region Asien-Pazifik die größten Hersteller von batterie-elektrischen Bussen und Batterien. Ebenso werden die globalen Marktentwicklungen bei batterieelektrischen Fahrzeugen durch die Märkte in China und den Vereinigten Staaten vorangetrieben. Eine ehrgeizige Unionspolitik für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge wird dazu beitragen, Innovationen zu fördern, und die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der Wirtschaftszweige der Union auf den wachsenden globalen Märkten für saubere Fahrzeuge und die damit verbundene technologische Infrastruktur weiter voranbringen. Wie in der Mitteilung der Kommission vom 3. Oktober 2017 mit dem Titel „Eine funktionierende öffentliche Auftragsvergabe in und für Europa“ festgestellt wurde, wird sich die Kommission weiterhin führend dafür einsetzen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und einen besseren Zugang zu Drittlandsmärkten für öffentliche Aufträge zu fördern, unter anderem für den Kauf, das Leasing, die Miete oder den Ratenkauf von Straßenfahrzeugen.

(8) In Anbetracht der Tatsache, dass sich öffentliche Ausgaben für Güter, Bauleistungen und Dienstleistungen im Jahr 2018 auf ca. 16 % des BIP beliefen, können die öffentlichen Behörden durch die Vergabe öffentlicher Aufträge Märkte für innovative Güter und Dienstleistungen fördern und unterstützen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten in der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> klare und transparente Anforderungen festgelegt werden, einschließlich klarer, langfristiger Ziele für die Auftragsvergabe und einer einfachen Methode für ihre Berechnung. In den Richtlinien 2014/24/EU<sup>2</sup> und 2014/25/EU<sup>3</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates sind Mindestanforderungen für die öffentliche Auftragsvergabe festgelegt, mit denen die Beschaffung von Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber koordiniert wird. Insbesondere legen diese Richtlinien allgemeine finanzielle Schwellenwerte fest, um festzulegen, welche öffentlichen Aufträge den Rechtsvorschriften der Union über die öffentliche Auftragsvergabe unterliegen sollen. Diese Schwellenwerte gelten auch in Bezug auf die Richtlinie 2009/33/EG.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

<sup>3</sup> Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

- (9) Die Verfügbarkeit einer ausreichenden Lade- und Tankinfrastruktur ist eine Voraussetzung für die Verbreitung von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Am 8. November 2017 hat die Kommission den Aktionsplan zur Unterstützung eines beschleunigten Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union angenommen, einschließlich einer verstärkten Unterstützung für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Infrastruktur mithilfe von Fördermitteln der Union, was dazu beiträgt, günstigere Bedingungen für den Wechsel zu sauberen Fahrzeugen, auch im öffentlichen Verkehr, zu schaffen. Die Kommission wird die Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> bis zum 31. Dezember 2020 überprüfen und wird einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung jener Richtlinie vorlegen, wenn sie dies auf der Grundlage dieser Überprüfung für erforderlich hält.
- (10) Die Richtlinie 2009/33/EG ergänzt die horizontalen Rechtsvorschriften der Union über die öffentliche Auftragsvergabe und fügt Nachhaltigkeitskriterien hinzu, um den Markt für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge zu stimulieren. Die Kommission hat 2015 eine Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2009/33/EG durchgeführt und gelangte dabei zu der Schlussfolgerung, dass jene Richtlinie – insbesondere aufgrund von Schwächen ihres Anwendungsbereichs und der Bestimmungen zum Erwerb von Fahrzeugen – die Akzeptanz sauberer Fahrzeuge auf dem Markt in der gesamten Union nicht beschleunigen konnte. Diese Bewertung gelangte zu der Schlussfolgerung, dass jene Richtlinie nur in sehr geringem Maß zur Verringerung der Treibhausgas- und Luftschaadstoffemissionen sowie zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit beigetragen hat.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

- (11) Die im Rahmen der Bewertung von der Kommission vorgenommene Folgenabschätzung zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG 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 wirksam dazu beitragen, das Ziel der Akzeptanz sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zu fördern und zu stimulieren; 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 der Union in vollem Umfang gerechtfertigt, sofern den öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern bei der Wahl der zu verwendenden Technologien ausreichend Flexibilität verbleibt.
- (12) Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2009/33/EG durch die Einbeziehung von Verfahren wie Leasing, Miete und Ratenkauf von Fahrzeugen sowie von Aufträgen für bestimmte Arten von Dienstleistungen wird sichergestellt, dass alle relevanten Vergabeverfahren erfasst sind. Die zu erfassenden Dienstleistungen, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen, beispielsweise öffentlicher Verkehr (Straße), die Personensorderbeförderung (Straße), die Bedarfspersonenbeförderung sowie bestimmte Post- und Paketdienste und Abholung von Siedlungsabfällen, sollten jene Dienstleistungen sein, bei denen die für die Erbringung dieser Dienstleistungen eingesetzten Fahrzeuge zu den Fahrzeugklassen gehören, die unter diese Richtlinie fallen, und ein wesentliches Element des Vertrags darstellen. Diese Dienstleistungen sollten durch die entsprechenden Codes des Gemeinsamen Vokabulars für öffentliche Aufträge, die im Anhang aufgeführt sind, identifiziert werden. Bestehende Verträge sollten von dieser Richtlinie jedoch nicht rückwirkend erfasst werden.

(13) Weitau die meisten Interessengruppen unterstützen eine Definition des Ausdrucks „saubere Fahrzeuge“, die den Anforderungen an die Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen leichter Nutzfahrzeuge Rechnung trägt. Um sicherzustellen, dass in der Union ausreichend Anreize zur Förderung der Akzeptanz emissionsarmer und -freier Fahrzeuge auf dem Markt bestehen, sollten die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe für diese Fahrzeuge im Rahmen der vorliegenden Richtlinie mit der Begriffsbestimmung für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge in der Verordnung (EU) 2019/... des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1+</sup> in Einklang gebracht werden. Maßnahmen aufgrund dieser Richtlinie werden zur Einhaltung der Anforderungen der in der Verordnung (EU) 2019/ ...<sup>++</sup> festgelegten Normen beitragen. Um die Luftqualität zu verbessern, sollten saubere Fahrzeuge im Vergleich zu den durch die geltenden Grenzwerte für Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (real driving emission, RDE) festgelegten Mindestanforderungen für Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und für ultrafeine Partikel - die Partikelanzahl („particle number“, PN) - eine bessere Leistung erbringen. Abgesehen von emissionsfreien Fahrzeugen gibt es derzeit nur wenige leichte Nutzfahrzeuge, deren Luftschadstoffemissionen 80 % oder weniger der derzeitigen Grenzwerte für Emissionen betragen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich die Zahl dieser Fahrzeuge, insbesondere Plug-in-Hybridfahrzeuge, in den kommenden Jahren erhöhen wird. Von einem ehrgeizigeren Ansatz für die öffentliche Auftragsvergabe können wichtige zusätzliche Marktimpulse ausgehen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) 2019/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L ...).

<sup>+</sup> ABl.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument PE- CONS 6/19 (2017/0293(COD)) sowie in der Fußnote die Nummer, das Datum, den Titel und die Amtsblattfundstelle dieser Verordnung einfügen.

<sup>++</sup> ABl.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument PE- CONS 6/19 (2017/0293(COD)) einfügen.

- (14) Saubere schwere Nutzfahrzeuge sollten über die Verwendung alternativer Kraftstoffe im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU definiert werden. Wenn flüssige Biokraftstoffe oder synthetische oder paraffinhaltige Kraftstoffe für die beschafften Fahrzeuge verwendet werden sollen, müssen die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber durch verpflichtende Vertragsklauseln oder durch ähnlich wirksame Mittel im Rahmen des Vergabeverfahrens dafür sorgen, dass nur solche Kraftstoffe für diese Fahrzeuge verwendet werden. Obwohl es möglich ist, dass diese Kraftstoffe Kraftstoffzusätze enthalten, wie dies beispielsweise bei dem auf Ethanol basierten Biotreibstoff (ED95) für daran angepasste Dieselmotoren der Fall ist, sollten sie nicht mit fossilen Kraftstoffen gemischt werden.
- (15) Zur Verbesserung der Luftqualität in Stadtgemeinden ist es äußerst wichtig, dass die Verkehrsflotte durch saubere Fahrzeuge erneuert wird. Zudem erfordern die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft, dass die Lebensdauer von Produkten verlängert wird. Daher sollten Fahrzeuge, die infolge einer Nachrüstung die Anforderungen an saubere Fahrzeuge oder emissionsfreie Fahrzeuge erfüllen, auch auf die Erreichung der jeweiligen Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe angerechnet werden.

(16) Leichte und schwere Nutzfahrzeuge unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Nutzungszwecke und ihrer Marktreife, und die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe sollten diesen Unterschieden Rechnung tragen. In der Folgenabschätzung wurde festgestellt, dass die Märkte für emissionsarme und -freie Stadtbusse bereits eine erhöhte Marktreife aufweisen, während sich die Märkte für emissionsarme und -freie Lkw noch in einem früheren Entwicklungsstadium befinden. Aufgrund des geringen Reifegrads von emissionsarmen und -freien Reisebussen, der relativ geringen Rolle der Vergabe öffentlicher Aufträge in diesem Marktsegment und ihrer spezifischen betrieblichen Anforderungen sollten Reisebusse nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen. Im Einklang mit dem in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> und der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) verfolgten Ansatz gelten Fahrzeuge der Klasse M<sub>3</sub> mit Stehplätzen, die einen häufigen Passagierwechsel ermöglichen, als Busse, während Fahrzeuge der Klasse M<sub>3</sub> mit sehr geringem oder keinem Bereich für stehende Fahrgäste als Reisebusse angesehen werden. Angesichts des sehr begrenzten Marktes für Doppeldeckerbusse und ihrer spezifischen Auslegungsbeschränkungen ist es angemessen, während des ersten Bezugszeitraums, der von dieser Richtlinie erfasst ist, niedrigere Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für emissionsfreie Fahrzeuge dieser Klasse schwerer Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten anzuwenden, in denen Doppeldeckerbusse einen erheblichen Anteil des öffentlichen Auftragswesens ausmachen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).

(17) Um eine unverhältnismäßige Belastung der öffentlichen Behörden und Betreiber zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die öffentliche Beschaffung bestimmter Fahrzeuge mit besonderen Merkmalen im Zusammenhang mit ihren betrieblichen Anforderungen von den Anforderungen dieser Richtlinie auszunehmen. Zu diesen Fahrzeugen gehören u. a. gepanzerte Fahrzeuge, Krankenwagen, Leichenwagen, rollstuhlgerechte Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub>, mobile Krane, Fahrzeuge, die hauptsächlich für die Verwendung auf Baustellen oder in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen konzipiert und gebaut wurden, sowie Fahrzeuge, die eigens für die Benutzung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die Ordnungskräfte konzipiert und gebaut oder angepasst wurden. Diese Anpassungen können sich auf den Einbau spezieller Kommunikationsgeräte oder Warnleuchten beziehen. Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Anforderungen sollten nicht für Fahrzeuge gelten, die speziell für die Ausführung von Arbeiten konzipiert und gebaut wurden und die weder für die Beförderung von Fahrgästen noch für die Beförderung von Gütern geeignet sind. Zu diesen Fahrzeugen gehören auch Straßeninstandhaltungsfahrzeuge wie Schneepflüge.

(18) Die Festlegung von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere Fahrzeuge, die in zwei Referenzzeiträumen, welche im Jahr 2025 bzw. im Jahr 2030 enden, auf der Ebene der Mitgliedstaaten erfüllt werden müssen, sollte für Märkte, in denen Investitionen in eine emissionsarme und -freie Mobilität erforderlich sind, zu einer größeren politischen Sicherheit beitragen. Die Mindestziele tragen zur Unterstützung der Schaffung von Märkten für saubere Fahrzeuge in der gesamten Union bei. Sie sehen einen Zeitraum für die Anpassung der Beschaffungsprozesse vor und senden ein klares Marktsignal aus. Darüber hinaus wird das Bekenntnis zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor durch die Vorgabe gestärkt, die Hälfte des Mindestziels für Busse, die in diesen Referenzzeiträumen beschafft werden, durch die Beschaffung von emissionsfreien Bussen zu erfüllen. Es sei darauf hingewiesen, dass Oberleitungsbusse als emissionsfreie Busse gelten, sofern sie nur mit Strom betrieben werden oder, wenn sie nicht an das Netz angeschlossen sind, nur einen emissionsfreien Antriebsstrang verwenden; andernfalls gelten sie dennoch als saubere Fahrzeuge. Wie in der Folgenabschätzung festgestellt wurde, setzen sich die Mitgliedstaaten in Abhängigkeit von ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Dringlichkeit des Problems zunehmend selbst nationale Ziele. Für die einzelnen Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt) und der Schadstoffexposition (Bevölkerungsdichte in Städten) unterschiedliche Ziele festgelegt werden. Die territoriale Folgenabschätzung, die für diese Richtlinie durchgeführt wurde, hat ergeben, dass die Folgen in allen Regionen der Union gleichmäßig verteilt spürbar sein werden.

- (19) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, im Einklang mit ihrem verfassungsrechtlichen Rahmen und ihren verkehrspolitischen Zielen die Bemühungen zur Verwirklichung der Mindestziele in ihrem Hoheitsgebiet flexibel aufzuteilen. Bei der Verteilung der Bemühungen innerhalb eines Mitgliedstaats können verschiedene Faktoren berücksichtigt werden, z. B. Unterschiede in der Wirtschaftskraft, Luftqualität, Bevölkerungsdichte, Merkmale der Verkehrssysteme, Strategien zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zur Verringerung der Luftverschmutzung oder jegliche anderen relevanten Kriterien.
- (20) Auch Fahrzeuge ohne Auspuffemissionen haben aufgrund der Emissionen, die sich aus der Kraftstoffversorgungskette von der Extraktion bis zum Tank ergeben, sowie aufgrund des Verfahrens zur Herstellung der Bestandteile und des Ausmaßes der Wiederverwertbarkeit einen ökologischen Fußabdruck. Damit Batterien den Nachhaltigkeitszielen entsprechen, sollten sie innerhalb und außerhalb der Union mit minimalen Auswirkungen auf die Umwelt produziert werden, insbesondere was die Förderung von Rohstoffen angeht, die bei der Herstellung der Batterien verwendet werden. Die Förderung von Technologien, mit denen diese Herausforderung angegangen wird, wie nachhaltige und recycelbare Batterien, kann durch Initiativen wie die „EU Battery Alliance“ und den Batterie-Aktionsplan der EU sowie im Rahmen der Überprüfung der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> zur allgemeinen Nachhaltigkeit dieser Fahrzeuge beitragen. Es sollte für den Zeitraum nach 2030 in Erwägung gezogen werden, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von der Quelle bis zum Rad widerzuspiegeln, wobei den einschlägigen Bestimmungen des Unionsrechts für ihre Ermittlung zu diesem Zeitpunkt Rechnung getragen werden sollte.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG (ABl. L 266 vom 26.9.2006, S. 1).

- (21) In seiner Empfehlung vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie<sup>1</sup> hat das Europäische Parlament die Mitgliedstaaten aufgefordert, im Wege der Anschaffung von emissionsfreien und extrem emissionsarmen Fahrzeugen durch die öffentlichen Behörden – entweder für ihren eigenen Bestand oder für öffentliche oder halböffentliche Car-Sharing-Programme und um Neuzulassungen von CO<sub>2</sub> ausstoßenden Fahrzeugen bis 2035 nach und nach auf null zurückzufahren – den Umweltschutz bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu fördern.
- (22) Die größte Wirkung lässt sich erzielen, wenn die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere Fahrzeuge gezielt in Gebieten erfolgt, die eine vergleichsweise hohe Luftverschmutzung und Lärmbelastung aufweisen. Die öffentlichen Behörden der Mitgliedstaaten werden ermutigt, sich bei der Umsetzung ihrer nationalen Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe besonders auf diese Gebiete zu konzentrieren. Die öffentlichen Behörden sollten ebenfalls ermutigt werden, Maßnahmen wie etwa die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber zu ergreifen, um zu vermeiden, dass die Kosten für die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe zu höheren Fahrpreisen für Verbraucher oder einer Reduzierung der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen führen oder die Entwicklung von sauberen Verkehrsträgern außerhalb des Straßenverkehrs, etwa Straßenbahnen und Untergrundbahnen, behindert wird. Öffentliche Behörden sollten die damit verbundenen Maßnahmen in ihren Berichten im Rahmen dieser Richtlinie melden. Um eine unverhältnismäßig hohe Belastung zu vermeiden und die potenziellen Ergebnisse dieser Richtlinie zu optimieren, sollte öffentlichen Behörden eine angemessene technische Unterstützung zur Verfügung gestellt werden.

---

<sup>1</sup> ABl. C 298 vom 23.8.2018, S. 140.

- (23) Der öffentliche Verkehr hat nur einen geringen Anteil an den Emissionen aus dem Verkehrssektor. Um die Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu fördern, die Luftqualität zu verbessern und für gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Betreibern zu sorgen, können die Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Unionsrecht beschließen, auch private Betreiber und Dienstleistungen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, wie etwa Taxi-, Autovermietungs- und Ride-Pooling-Unternehmen, ähnlichen Anforderungen zu unterwerfen.
- (24) Die Lebenszykluskostenrechnung ist ein wichtiges Instrument der öffentlichen Auftraggeber und 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 und Auftraggeber nach eigenen Angaben über eigene, auf ihre besonderen Umstände und Bedürfnisse zugeschnittene Methoden verfügen, sollten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber nicht zur Anwendung einer bestimmten Methode verpflichtet werden, sondern die Methode zur Lebenszykluskostenrechnung in ihren Vergabeverfahren frei wählen können, auf der Grundlage des Kriteriums des wirtschaftlich günstigsten Angebots gemäß Artikel 67 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 82 der Richtlinie 2014/25/EU, wobei die Kostenwirksamkeit über die Lebensdauer des Fahrzeugs sowie ökologische und soziale Aspekte berücksichtigt werden.

(25) Die Berichterstattung über die öffentliche Auftragsvergabe im Rahmen dieser Richtlinie sollte einen klaren Marktüberblick bieten, um eine wirksame Überwachung der Umsetzung zu ermöglichen. Diese Berichterstattung sollte mit einer vorläufigen Übermittlung von Informationen der Mitgliedstaaten an die Kommission bis zum ... [36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] beginnen, woran sich im Jahr 2026 und danach alle drei Jahre ein umfassender Bericht über die Umsetzung der Mindestziele für die Auftragsvergabe anschließt. Der Zeitrahmen sollte mit den bestehenden Berichtspflichten gemäß den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU in Einklang gebracht werden. Um den Verwaltungsaufwand der öffentlichen Stellen zu verringern und einen aussagekräftigen Marktüberblick zu erhalten, sollte eine vereinfachte Berichterstattung erfolgen. Die Kommission wird Lösungen für die Registrierung und Überwachung im Rahmen der Datenbank Tenders Electronic Daily (TED) bereitstellen und für eine umfassende Berichterstattung über emissionsarme, emissionsfreie Fahrzeuge und mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge im Kontext des Gemeinsamen Vokabulars für öffentliche Aufträge der Union sorgen. Spezifische Codes im Gemeinsamen Vokabular für öffentliche Aufträge werden die Registrierung und Überwachung im Rahmen der TED-Datenbank unterstützen.

(26) Durch gezielte öffentliche Fördermaßnahmen auf nationaler Ebene und Unionsebene kann die Akzeptanz sauberer Fahrzeuge und der zugehörigen Infrastrukturen auf dem Markt zusätzlich unterstützt werden. Zu solchen Maßnahmen zählen die verstärkte Nutzung von Fördermitteln der Union, um die Erneuerung der Flotten öffentlicher Verkehrsmittel zu unterstützen, und ein besserer Austausch von Informationen 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 Infrastruktur sind nach den Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014–2020<sup>1</sup> zulässig. Für diese staatlichen Beihilfen gilt jedoch auch weiterhin der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere die Artikel 107 und 108.

---

<sup>1</sup> ABl. C 200 vom 28.6.2014, S. 1.

(27) Gezielte Hilfsmaßnahmen für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge können öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber unterstützen. Im derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für 2014–2020 hat die Union bereits eine Reihe verschiedener Mittel vorgesehen, um die Mitgliedstaaten, die lokalen Behörden und die betroffenen Betreiber beim Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität zu unterstützen. Insbesondere die europäischen Struktur- und Investitionsfonds sind eine wichtige Quelle für die Finanzierung von Projekten zur Mobilität in der Stadt. Mit Horizont 2020, dem mit der Verordnung (EU) Nr. 1291/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> eingerichteten Forschungsprogramm der Union, werden Forschungs- und Innovationsprojekte zur städtischen Mobilität und zu intelligenten Städten und Gemeinden finanziert, während die durch die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> geschaffene Fazilität „Connecting Europe“ den Aufbau der einschlägigen Infrastruktur in städtischen Knoten unterstützt. Die Einführung einer Definition für saubere Fahrzeuge und die Festlegung von Mindestzielen für ihre Beschaffung in dieser Richtlinie können dazu beitragen, einen noch gezielteren Einsatz der Finanzinstrumente der Union, auch im nächsten MFR für 2021–2027, zu gewährleisten. Diese Unterstützungsmaßnahmen werden dabei helfen, die hohen Ausgangsinvestitionen für infrastrukturelle Veränderungen zu reduzieren, und die Dekarbonisierung des Verkehrs unterstützen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 1291/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation Horizont 2020 (2014–2020) und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 1982/2006/EG (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 104).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

- (28) Um dazu beizutragen, dass die potenziellen Vorteile voll ausgeschöpft werden, sollte die Kommission den Mitgliedstaaten Leitlinien für die verschiedenen infrage kommenden Fördermittel der Union an die Hand geben und den Austausch von Informationen und vorbildlichen Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern und strukturieren, um den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Ratenkauf sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge durch öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber zu fördern. Darüber hinaus sollte die Kommission weiterhin lokalen Behörden und Betreibern durch Instrumente wie die Europäische Plattform für Investitionsberatung, JASPERS und JESSICA technische und finanzielle Beratungsdienste zur Verfügung stellen. Derartige Beratungsdienstleistungen sollten beispielsweise die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber dazu ermutigen, ihre Ressourcen für die gemeinsame Beschaffung emissionsarmer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zu bündeln, um Größenvorteile zu erzielen und die Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie zu erleichtern.
- (29) Um die Wirkung von Investitionen zu maximieren, müssen Mobilität und Stadtplanung besser koordiniert werden, beispielsweise durch den Einsatz von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (sustainable urban mobility plans, SUMPs). SUMPs sind Pläne, die über einzelne Politikbereiche hinweg und in Zusammenarbeit mit verschiedenen Regierungsebenen entwickelt werden und verschiedene Verkehrsträger, Verkehrssicherheit, Güterverkehr, Mobilitätsmanagement und intelligente Verkehrssysteme kombinieren. SUMPs können eine wichtige Rolle bei der Erreichung der Ziele der Union in Bezug auf die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm und Luftverschmutzung spielen.

- (30) Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um das gemeinsame Format der Berichte der Mitgliedstaaten und die Modalitäten für ihre Übermittlung festzulegen. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> ausgeübt werden.
- (31) Bis zum 31. Dezember 2027 sollte die Kommission die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG überprüfen. Diese Überprüfung sollte gegebenenfalls durch einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der Richtlinie für den Zeitraum nach 2030 ergänzt werden, einschließlich der Festlegung neuer ehrgeiziger Ziele und der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf andere Fahrzeugklassen wie Fahrzeuge der Klasse L und Baumaschinen. Bei ihrer Überprüfung sollte die Kommission unter anderem auch die Möglichkeit bewerten, diese Richtlinie an etwaige Verfahren zur Erfassung der CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von der Quelle bis zum Rad anzupassen, die im Zusammenhang mit EU-Normen für CO<sub>2</sub>-Leistungsstandards für Fahrzeuge entwickelt wurden, sowie die Möglichkeit, nachhaltige und recyclingfähige Batterien und die Verwendung von hochklassigen und runderneuerten Reifen zu fördern.
- (32) Auch wenn die in dieser Richtlinie festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für die Organe der Union nicht gelten, ist es wünschenswert, dass diese mit gutem Beispiel vorangehen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (Abl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (33) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Erzeugung nachfrageseitiger Impulse für saubere Fahrzeuge zur Unterstützung des Übergangs zu einer emissionsarmen Mobilität, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des gemeinsamen und langfristigen politischen Rahmens und aufgrund des Umfangs 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. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (34) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten vom 28. September 2011<sup>1</sup> 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 nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (35) Die Richtlinie 2009/33/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

<sup>1</sup> ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

*Artikel 1*  
*Änderungen der Richtlinie 2009/33/EG*

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 1 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 1*

*Gegenstand und Ziele*

Gemäß dieser Richtlinie haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber dazu verpflichtet sind, beim Kauf bestimmter Straßenfahrzeuge die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und bestimmter Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer, zu berücksichtigen, um den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern und zu beleben und den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Europäischen Union zu verbessern.“

3. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 2*

*Ausnahmen*

Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d und Artikel 2 Absatz 3 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates\* sowie in Anhang I Teil A Nummern 5.2 bis 5.5 und Nummer 5.7 jener Verordnung genannten Fahrzeuge von den Anforderungen dieser Richtlinie ausnehmen.

---

\* Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (Abl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).“

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 3*

*Anwendungsbereich*

(1) Diese Richtlinie gilt für die Beschaffung im Wege von:

- a) Verträgen über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Ratenkauf von Straßenfahrzeugen, die durch öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber vergeben werden, soweit sie zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2014/24/EU\* und 2014/25/EU\*\* des Europäischen Parlaments und des Rates verpflichtet sind;
- b) öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007\*\*\* des Europäischen Parlaments und des Rates, die die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße über einen von den Mitgliedstaaten festzulegenden Schwellenwert hinaus zum Gegenstand haben, der den in Artikel 5 Absatz 4 jener Verordnung festgelegten Schwellenwert nicht übersteigt;
- c) Dienstleistungsaufträgen über Verkehrsdienste gemäß Tabelle 1 des Anhangs dieser Richtlinie, soweit die öffentlichen Auftraggeber bzw. Auftraggeber zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2014/24/EU bzw. 2014/25/EU verpflichtet sind;

Diese Richtlinie gilt nur für Aufträge, bei denen der Aufruf zum Wettbewerb nach dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] ergangen ist oder – falls ein Aufruf zum Wettbewerb nicht vorgesehen ist – bei denen der öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber das Vergabeverfahren nach diesem Datum eingeleitet hat.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a, b und c und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858;
- b) Fahrzeuge der Klasse M<sub>3</sub> mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse I und der Klasse A im Sinne von Artikel 3 Nummern 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\*.

\* Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

\*\* Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

- \*\*\* Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (Abl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).
- \*\*\*\* Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (Abl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).“

5. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 4*

*Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „öffentliche Auftraggeber“ öffentliche Auftraggeber im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 3 der Richtlinie 2014/25/EU;
2. „Auftraggeber“ Auftraggeber im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 2014/25/EU;
3. „Straßenfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse M oder N gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/858;

4. „sauberes Fahrzeug“

- a) ein Fahrzeug der Klasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> oder N<sub>1</sub>, dessen Auspuffemissionen höchstens dem in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Wert in CO<sub>2</sub> g/km entsprechen und dessen Luftschatstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in Tabelle 2 des Anhangs festgelegten Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen, oder
- b) ein Fahrzeug der Klasse M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> oder N<sub>3</sub>, das mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>\*</sup> betrieben wird, ausgenommen Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, für die gemäß Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>\*\*</sup> eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist. Bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Brennstoffen vermischt werden;

5. „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ ein sauberes Fahrzeug im Sinne von Nummer 4 Buchstabe b dieses Artikels ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\* und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt oder der weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/km, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\* und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt.

\* Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

\*\* Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

\*\*\* Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

\*\*\*\* Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).“

6. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 5*

*Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe*

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen gemäß Artikel 3 den Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe entspricht, die für saubere leichte Nutzfahrzeuge in Tabelle 3 des Anhangs und in Bezug auf saubere schwere Nutzfahrzeuge in Tabelle 4 des Anhangs festgelegt sind. Diese Ziele werden ausgedrückt als Mindestprozentsatz sauberer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Straßenfahrzeuge, die insgesamt unter alle in Artikel 3 genannten Verträge fallen, die zwischen dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] und dem 31. Dezember 2025 für den ersten Bezugszeitraum und zwischen dem 1. Januar 2026 und dem 31. Dezember 2030 für den zweiten Bezugszeitraum vergeben wurden.
- (2) Für die Berechnung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe ist das zu berücksichtigende Datum der öffentlichen Auftragsvergabe das Datum, an dem das Vergabeverfahren durch die Vergabe des Auftrags abgeschlossen wird.
- (3) Fahrzeuge, die aufgrund einer Nachrüstung der Definition für saubere Fahrzeuge nach Artikel 4 Nummer 4 oder für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge nach Artikel 4 Nummer 5 entsprechen, können für die Zwecke der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe als saubere Fahrzeuge bzw. emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge gezählt werden.

- (4) Bei Aufträgen gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a wird bei der Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe die Zahl der im Rahmen jedes einzelnen Auftrags durch Kauf, Leasing, Miete oder Ratenkauf beschafften Straßenfahrzeuge berücksichtigt.
- (5) Bei Aufträgen gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und c wird bei der Beurteilung der Einhaltung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe die Zahl der Straßenfahrzeuge berücksichtigt, die für die Erbringung der Dienstleistung im Rahmen jedes Auftrags verwendet werden sollen.
- (6) Wenn für den Zeitraum nach dem 1. Januar 2030 keine neuen Ziele festgelegt werden, gelten die für den zweiten Referenzzeitraum festgelegten Ziele weiterhin und werden gemäß den Absätzen 1 bis 5 für aufeinander folgende Fünfjahreszeiträume berechnet.
- (7) Die Mitgliedstaaten können höhere nationale Ziele oder strengere als die im Anhang genannten Anforderungen anwenden oder ihren öffentlichen Auftraggebern oder Auftraggebern gestatten, solche höheren Ziele bzw. strengeren Anforderungen anzuwenden.“

7. Die Artikel 6 und 7 werden gestrichen.

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 8*

*Austausch von Informationen und vorbildlichen Verfahren*

Die Kommission erleichtert und strukturiert den Austausch von Informationen und vorbildlichen Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich der Verfahren zur Förderung der Beschaffung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge durch die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber.“

9. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 9*

*Ausschussverfahren*

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss unterstützt, der durch Artikel 9 der Richtlinie 2014/94/EU eingesetzt wurde.

Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates\*.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

- (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 für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt.
- 

\* Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“

10. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 10  
Berichterstattung und Überprüfung*

- (1) Bis zum ... [36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die zur Umsetzung dieser Richtlinie durchgeführten Maßnahmen und über die Absichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf die künftige Durchführung, einschließlich des Zeitplans und einer möglichen Lastenverteilung zwischen den verschiedenen Zuständigkeitebenen sowie einschließlich aller sonstigen Informationen, die der Mitgliedstaat als relevant erachtet.

- (2) Bis zum 18. April 2026 und danach alle drei Jahre legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie vor. Diese Berichte werden den Berichten gemäß Artikel 83 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 99 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2014/25/EU beigefügt und müssen Informationen zu den zur Umsetzung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen, zu künftigen Umsetzungsmaßnahmen sowie jegliche sonstigen hilfreichen Informationen, die der Mitgliedstaat als relevant erachtet, enthalten. Diese Berichte müssen auch – auf der Grundlage der von der Kommission gemäß Absatz 3 dieses Artikels bereitgestellten Informationen – die Anzahl und die Klassen der Fahrzeuge umfassen, die unter die Aufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie fallen. Die Informationen sind auf der Grundlage der in der Verordnung (EG) Nr. 2195/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates\* festgelegten Kategorien vorzulegen.
- (3) Um die Mitgliedstaaten bei ihren Berichtspflichten zu unterstützen, sammelt und veröffentlicht die Kommission die Anzahl und die Klassen der Fahrzeuge, die unter die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und c dieser Richtlinie genannten Aufträge fallen, indem sie die einschlägigen Daten aus den Vergabebekanntmachungen, die gemäß den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU in der Datenbank Tenders Electronic Daily (TED) veröffentlicht werden, extrahiert.

- (4) Bis zum 18. April 2027 und anschließend alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor, in dem die Maßnahmen angegeben werden, die von den Mitgliedstaaten im Anschluss an die Berichterstattung nach Absatz 2 ergriffen wurden.
- (5) Bis zum 31. Dezember 2027 überprüft die Kommission die Umsetzung dieser Richtlinie und legt gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag für ihre Änderung für die Zeit nach 2030 vor, unter anderem für die Festlegung neuer Ziele und die Einbeziehung anderer Fahrzeugklassen wie zwei- und dreirädriger Fahrzeuge.
- (6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 2 zur Festlegung des Formats der Berichte gemäß Absatz 2 dieses Artikels und der Modalitäten für ihre Übermittlung.

---

\* Verordnung (EG) Nr. 2195/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 über das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV) (Abl. L 340 vom 16.12.2002, S. 1).“

11. Der Anhang wird durch den Wortlaut im Anhang der vorliegenden Richtlinie ersetzt.

*Artikel 2*

*Umsetzung*

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] nachzukommen. Sie setzen die Kommission umgehend davon in Kenntnis.

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*

*Inkrafttreten*

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

*Artikel 4*

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...,

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

## **ANHANG**

### **"ANHANG**

Informationen für die Umsetzung der Mindestziele  
für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere Straßenfahrzeuge  
zur Förderung der emissionsarmen Mobilität in den Mitgliedstaaten

Tabelle 1: Codes des gemeinsamen Vokabulars für Dienstleistungen gemäß Artikel 3 Absatz 1  
Buchstabe c

CPV-Referenznummer	Beschreibung
60112000-6	Öffentlicher Verkehr (Straße)
60130000-8	Personensorderbeförderung (Straße)
60140000-1	Bedarfspersonenbeförderung
90511000-2	Abholung von Siedlungsabfällen
60160000-7	Postbeförderung auf der Straße
60161000-4	Paketbeförderung
64121100-1	Postzustellung
64121200-2	Paketzustellung

Tabelle 2: Emissionsgrenzwerte für saubere leichte Nutzfahrzeuge

Fahrzeugklassen	Bis zum 31. Dezember 2025		Ab dem 1. Januar 2026	
	CO <sub>2</sub> g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb* als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte**	CO <sub>2</sub> g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb* als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte**
M <sub>1</sub>	50	80 %	0	k. A.
M <sub>2</sub>	50	80 %	0	k. A.
N <sub>1</sub>	50	80 %	0	k. A.

\* Angegebene maximale Emissionswerte für die Anzahl ultrafeiner Partikel (PN) in #/km und Stickoxide (NO<sub>x</sub>) in mg/km im praktischen Fahrbetrieb (RDE), wie in Nummer 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, gemäß Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG sowohl für vollständige als auch für innerstädtische RDE-Fahrten.

\*\* Die geltenden Emissionsgrenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder deren Folgeverordnungen.

Tabelle 3: Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für den Anteil sauberer leichter Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 an der Gesamtzahl leichter Nutzfahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, auf Mitgliedstaatsebene\*

Mitgliedstaat	Ab dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] bis zum 31. Dezember 2025	Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030
Luxemburg	38,5 %	38,5 %
Schweden	38,5 %	38,5 %
Dänemark	37,4 %	37,4 %
Finnland	38,5 %	38,5 %
Deutschland	38,5 %	38,5 %
Frankreich	37,4 %	37,4 %
Vereinigtes Königreich	38,5 %	38,5 %
Niederlande	38,5 %	38,5 %
Österreich	38,5 %	38,5 %
Belgien	38,5 %	38,5 %
Italien	38,5 %	38,5 %
Irland	38,5 %	38,5 %
Spanien	36,3 %	36,3 %
Zypern	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Griechenland	25,3 %	25,3 %

Mitgliedstaat	Ab dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] bis zum 31. Dezember 2025	Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030
Slowenien	22 %	22 %
Tschechien	29,7 %	29,7 %
Estland	23,1 %	23,1 %
Slowakei	22 %	22 %
Litauen	20,9 %	20,9 %
Polen	22 %	22 %
Kroatien	18,7 %	18,7 %
Ungarn	23,1 %	23,1 %
Lettland	22 %	22 %
Rumänien	18,7 %	18,7 %
Bulgarien	17,6 %	17,6 %

Tabelle 4: Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für den Anteil sauberer schwerer an der Gesamtzahl schwerer Nutzfahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, auf Mitgliedstaatsebene\*

Mitgliedstaat	Lkw (Fahrzeugklasse N <sub>2</sub> und N <sub>3</sub> )	Busse (Fahrzeugklasse M <sub>3</sub> )*		
	Ab dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] bis zum 31. Dezember 2025	Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030	Ab dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] bis zum 31. Dezember 2025	Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Schweden	10 %	15 %	45 %	65 %
Dänemark	10 %	15 %	45 %	65 %
Finnland	9 %	15 %	41 %	59 %
Deutschland	10 %	15 %	45 %	65 %
Frankreich	10 %	15 %	43 %	61 %
Vereinigtes Königreich	10 %	15 %	45 %	65 %
Niederlande	10 %	15 %	45 %	65 %
Österreich	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgien	10 %	15 %	45 %	65 %
Italien	10 %	15 %	45 %	65 %
Irland	10 %	15 %	45 %	65 %
Spanien	10 %	14 %	45 %	65 %
Zypern	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Griechenland	8 %	10 %	33 %	47 %

Mitgliedstaat	Lkw (Fahrzeugklasse N <sub>2</sub> und N <sub>3</sub> )	Busse (Fahrzeugklasse M <sub>3</sub> )*		
	Ab dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] bis zum 31. Dezember 2025	Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030	Ab dem ... [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] bis zum 31. Dezember 2025	Ab dem 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030
Slowenien	7 %	9 %	28 %	40 %
Tschechien	9 %	11 %	41 %	60 %
Estland	7 %	9 %	31 %	43 %
Slowakei	8 %	9 %	34 %	48 %
Litauen	8 %	9 %	42 %	60 %
Polen	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatien	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungarn	8 %	9 %	37 %	53 %
Lettland	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumänien	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgarien	7 %	8 %	34 %	48 %

\* Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse muss durch die Beschaffung von emissionsfreien Bussen im Sinne von Artikel 4 Nummer 5 erfüllt werden. Diese Anforderung wird für den ersten Bezugszeitraum auf ein Viertel des Mindestziels gesenkt, wenn mehr als 80 % aller Busse, die unter die in Artikel 3 genannten in diesem Zeitraum in einem Mitgliedstaat vergebenen Aufträge fallen, Doppeldeckerbusse sind."