



Brüssel, den 29. Mai 2019  
(OR. en, de)

---

---

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

---

---

9425/19  
ADD 1

CODEC 1106  
TRANS 346  
MI 452  
ENV 492  
CLIMA 144

#### **I/A-PUNKT-VERMERK**

---

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Absender:  | Generalsekretariat des Rates                                                                                                                                                                                                                                    |
| Empfänger: | Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat                                                                                                                                                                                                                           |
| Betr.:     | Entwurf einer RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND<br>DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung<br>sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ( <b>erste Lesung</b> )<br>– Annahme des Gesetzgebungsakts<br>– Erklärungen |

---

#### **Erklärung Deutschlands**

Deutschland steht hinter der Zielsetzung dieser Richtlinie, mit der öffentlichen Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge einen Beitrag zur Erreichung der Luftreinhalte- und Klimaziele im Verkehr zu leisten.

Die von der Richtlinie ausgehenden Marktsignale können mittel- bis langfristig die Angebotsseite sauberer Fahrzeuge anregen. Derzeit sind diese in Teilbereichen der Richtlinie aber noch signifikant teurer und nicht in ausreichendem Maß verfügbar. Ob dieses Angebot zukünftig ausreichend sein wird und zugleich für die öffentliche Hand finanzierbar bleibt, ist unter heutigen Rahmenbedingungen nicht absehbar.

Die Umsetzung der Richtlinie wird in Teilbereichen mit hohen Kosten und erheblichem bürokratischen Aufwand für die Mitgliedsstaaten verbunden sein. Dies gilt insbesondere für solche, die föderal organisiert sind. Die bereits kurzfristig zu erfüllenden hohen Quoten für saubere Busse erfordern einen höheren Finanzierungsbedarf für den umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr und verteuern damit die Ticketpreise für den einzelnen Nutzer.

Aus diesen Gründen kann Deutschland der Richtlinie in ihrer derzeitigen Form nicht zustimmen.

### **Erklärung der Slowakischen Republik**

Die Slowakische Republik unterstützt grundsätzlich die Zielsetzungen dieser Richtlinie, möchte jedoch darauf hinweisen, dass die finanziellen Auswirkungen der Richtlinie nicht auf der erforderlichen Ebene dargestellt wurden und die für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehenen Ziele zu Einschränkungen des ÖPNV-Angebotes führen könnten.

Darüber hinaus wird der Bau der erforderlichen Infrastruktur zusätzliche Kosten verursachen.

Ferner ist die Slowakei der Auffassung, dass die im endgültigen Text vereinbarte Verkürzung der Umsetzungsfrist Probleme bei der ordnungsgemäßen Umsetzung der Richtlinie verursachen wird, und zwar sowohl auf staatlicher als auch auf regionaler Ebene.

Im Übrigen ist die Slowakische Republik der Auffassung, dass die Umsetzung der Richtlinie zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand führen wird.

Aus diesen Gründen kann die Slowakische Republik die Richtlinie nicht unterstützen.

### **Erklärung Estlands**

Estland unterstützt uneingeschränkt die Ziele und Vorgaben dieser Richtlinie, die den Weg zu einer emissionsarmen Mobilität ebnen werden. Wir unterstützen und beabsichtigen den Übergang zu einem emissionsarmen und emissionsfreien öffentlichen Verkehr.

Estland möchte jedoch seine Bedenken bekräftigen, was das Teilziel von 50 % für emissionsfreie Busse (Anhang, Tabelle 4, Fußnote) betrifft. Konkret ist Estland der Auffassung, dass das Teilziel verhindern könnte, dass die Technologie ausgewählt wird, die den örtlichen Gegebenheiten der Mitgliedstaaten am besten gerecht wird. Die Fähigkeit, der Verpflichtung zur Beschaffung emissionsfreier Busse in verschiedenen Mitgliedstaaten nachzukommen, ist nicht gründlich analysiert worden. In ihrer Folgenabschätzung hat die Kommission die Festlegung eines Teilziels für emissionsarme Busse weder vorgesehen noch analysiert. Es wurde auch keine Folgenabschätzung des Rates dazu durchgeführt. Die Festlegung dieses Ziels ist eine politische Entscheidung mit beträchtlichen Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten, aber auch auf die Industrie. Daher sollte solch eine politische Maßnahme nicht übereilt und ohne weitere Folgenabschätzung angenommen werden.

Im Falle Estland und angesichts der derzeitigen Infrastruktur und technologischen Entwicklung, einschließlich der Technologiepreise, können nur elektrische Busse als emissionsfreie Busse im Sinne der Richtlinie gelten. In den letzten Jahren haben zwei unserer größten Städte Verträge über langfristige Angebote für den öffentlichen Verkehr abgeschlossen, und auch unsere Hauptstadt hat sich verpflichtet, ein Drittel ihrer Busflotte in den nächsten Jahren mit neuen CNG-Bussen, die Biomethan als Treibstoff nutzen, zu erneuern. Der Staat war ferner aktiv daran beteiligt, die Einrichtung von Tankinfrastruktur für Biomethan im ganzen Land zu unterstützen. Wir betrachten Biomethan als eine Option, CO<sub>2</sub>-emissionsfreien Treibstoff bereitzustellen, und als Weg, zusätzliche wirtschaftliche Aktivität in ländliche Gebiete zu bringen, indem Biomethan aus landwirtschaftlichen Reststoffen gewonnen wird. Die Herstellung von Biomethan aus biologisch abbaubarem Abfall trägt zum Erreichen der Ziele der Kreislaufwirtschaft bei.

In Estland machen einige größere Kommunen den Großteil der Beschaffung im öffentlichen Verkehrswesen aus. Daher haben wir die Situation, dass vor 2025 der Großteil der Verträge über die Beschaffung von Bussen den auf längere Strecken ausgelegten regionalen Verkehr betreffen wird, aber elektrische Busse sind derzeit nur eine Option für den innerstädtischen Verkehr, da ihre Fahrtreichweite begrenzt ist. Somit laufen wir Gefahr, das Teilziel emissionsfreier Busse zumindest im ersten Zeitraum bis 2025 nicht zu erreichen. Die Verwendung von Biomethan, das im Treibhausgas-Verzeichnis als CO<sub>2</sub>-emissionsfreier Treibstoff gilt, könnte helfen, einen reibungsloseren Übergang zu einem emissionsarmen Verkehr in Ländern zu gewährleisten, in denen elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Busse noch keine praktikable Option für den regionalen öffentlichen Verkehr darstellen.

Folglich bedauert Estland – und unterstreicht dabei erneut, dass es sich zu den Zielen und Vorgaben der Richtlinie bekennt und diese unterstützt –, dass das Teilziel nur mit elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Bussen erfüllt werden kann. Vor diesem Hintergrund wird sich Estland bei der Abstimmung über den aktuellen Gesetzgebungsvorschlag enthalten.

### **Erklärung Österreichs**

Österreich unterstützt grundsätzlich die Zielsetzungen dieser Richtlinie und verweist auf die Notwendigkeit, die EU-Klimaziele mit klaren Maßnahmen zu erreichen. Österreich zeigt sich dennoch besorgt, weil die finanziellen Auswirkungen dieser Richtlinie noch nicht absehbar sind und die vorgeschriebenen Zielquoten im Öffentlichen Personennahverkehr eine ungewünschte Einschränkung des ÖPNV-Angebotes nach sich ziehen könnten. Überdies führt die Errichtung der erforderlichen Infrastruktur zu zusätzlichen Kosten. Daher fordert Österreich die Europäische Kommission dazu auf, nationale Unterstützungsprogramme zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie besonders im Öffentlichen Verkehr zu befürworten und zusätzlich auf EU-Ebene Unterstützungs- und Förderprogramme bereit zu stellen, um die Umstellung auf saubere Fahrzeuge zu unterstützen. Ferner wird der Vollzug dieser Richtlinie zu einer massiven Erhöhung des bürokratischen Aufwandes führen. Aus diesen Gründen kann Österreich der Richtlinie nicht zustimmen und enthält sich daher der Stimme.

### **Erklärung Polens**

Polen unterstützt ausdrücklich das generelle Ziel der vorgeschlagenen geänderten Richtlinie, die Verbreitung von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen auf dem Markt bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu fördern und damit zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen insgesamt und zur Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum im Verkehrssektor beizutragen.

Von Anfang an hat Polen eine konstruktive Herangehensweise gegenüber dem Vorschlag der Europäischen Kommission an den Tag gelegt und sich dafür eingesetzt, den am besten geeigneten Kompromiss zu finden, der einerseits ehrgeizig genug wäre, um das angepeilte Ziel zu erreichen, und andererseits praktisch umsetzbar.

Wir sind der Auffassung, dass das ursprünglich von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Maß an Ehrgeiz faktengestützt und bereits sehr ehrgeizig ist. Die Ziele für leichte Nutzfahrzeuge ohne überzeugenden analytischen Hintergrund weiter zu erhöhen, ist unserer Auffassung nach nicht angemessen, insbesondere, da die von der Kommission vorgeschlagenen, weniger ehrgeizigen Vorgaben für leichte Nutzfahrzeuge das Ergebnis einer Einschätzung der Verfügbarkeit sauberer leichter Nutzfahrzeuge und der Marktreife waren. Darüber hinaus ist Polen der Auffassung, dass die Umsetzungsfrist 30 Monate betragen sollte.

Eine längere Frist würde die Ziele der geänderten Richtlinie nicht beeinträchtigen. Im Gegenteil würde dies einen Mehrwert für die Qualität der Umsetzungsmaßnahmen schaffen. Die geänderte Richtlinie enthält keine fertigen Lösungen, deren Umsetzung garantieren würde, dass die angestrebten Ziele erreicht werden. Die Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht wird eine gründliche Analyse sowie Entwicklung, Tests und den Einsatz neuer Lösungen erfordern, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

In jedem Land gibt es unterschiedliche Besonderheiten einzelner Regionen und Ortschaften, Strukturen und Verwaltungsabhängigkeiten sowie Arten von Stellen, die Fahrzeuge kaufen oder den Diensten ihre Nutzung zur Verfügung stellen. Neue Lösungen werden sehr wahrscheinlich weitreichende Gesetzesänderungen erfordern, die durch das parlamentarische Verfahren gehen müssen.

Deshalb kann Polen die Richtlinie in ihrer aktuellen Form nicht unterstützen.

### **Erklärung der Tschechischen Republik**

Die Tschechische Republik erkennt die Notwendigkeit, Fortschritte auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu machen, voll und ganz an, ist zugleich jedoch tief besorgt über diese neue Richtlinie; nicht nur allgemein, was das Maß an Ehrgeiz betrifft, sondern insbesondere auch, was mögliche negative Auswirkungen auf die Qualität des öffentlichen Verkehrs betrifft.

Wir erwarten, dass die Kommission kontinuierlich überwacht, welche Auswirkungen diese neue Richtlinie auf die öffentlichen Auftraggeber hat. Die Richtlinie könnte insbesondere Behörden betreffen, die für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständig sind und in deren Aufgabenbereich die Erbringung von Personenverkehrsdiensten fällt. Die Kommission soll in der Lage sein, angemessene Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen, wenn die Umsetzung dieser Richtlinie in einigen Ländern oder Regionen zur Verringerung der Reichweite des öffentlichen Verkehrs im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen führt.

Ferner ersuchen wir die Kommission, alle möglichen Maßnahmen zur künftigen Unterstützung der Umsetzung dieser Richtlinie im Bereich des öffentlichen Verkehrs, einschließlich Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorschriften über staatliche Beihilfen, zu sondieren.

---