

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2009/33/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

## über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

den Verkehr zu den wichtigsten Hindernissen für eine nachhaltige Entwicklung.

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

(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>(4)</sup> wird die Notwendigkeit spezifischer Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Energiesparens, der Einbeziehung von Klimaschutzziele in die Verkehrs- und Energiepolitik sowie spezifischer verkehrspolitischer Maßnahmen in Bezug auf Energienutzung und Treibhausgasemissionen festgestellt.

auf Vorschlag der Kommission,

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

(4) In der Mitteilung der Kommission vom 10. Januar 2007 mit dem Titel „Eine Energiepolitik für Europa“ 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 zudem vorgeschlagen, bis 2020 in der Gemeinschaft die Energieeffizienz um 20 % zu steigern, den Anteil erneuerbarer Energieträger auf 20 % zu erhöhen und im Verkehrssektor einen Anteil von 10 % an erneuerbarer Energie zu erreichen, um unter anderem die Energieversorgungssicherheit durch Diversifizierung des Brennstoffmix zu verbessern.

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

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags<sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Zu den natürlichen Ressourcen, deren umsichtige und rationelle Verwendung in Artikel 174 Absatz 1 des Vertrags vorgeschrieben wird, gehört Öl, das in der Europäischen Union sowohl der wichtigste Energieträger als auch eine Hauptquelle der Schadstoffemissionen ist.

(5) In ihrer Mitteilung vom 19. Oktober 2006 mit dem Titel „Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen“ kündigte die Kommission an, dass sie ihre Anstrengungen fortsetzen wird, durch das öffentliche Beschaffungswesen und durch die Sensibilisierung der Öffentlichkeit Märkte für sauberere, intelligentere, sicherere und energieeffizientere Fahrzeuge zu schaffen.

(2) Nach der Mitteilung der Kommission vom 15. Mai 2001 mit dem Titel „Nachhaltige Entwicklung in Europa für eine bessere Welt“, die dem Europäischen Rat vom 15. und 16. Juni 2001 in Göteborg vorgelegt wurde, gehören Treibhausgasemissionen und die Umweltbelastung durch

(6) In der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Kommission von 2001 mit dem Titel „Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ vom 22. Juni 2006 wurde angekündigt, dass die Union umweltfreundliche Innovationen unterstützen wird, insbesondere durch aufeinander folgende Euro-Emissionsnormen (Euronormen) und die Förderung sauberer Fahrzeuge im öffentlichen Beschaffungswesen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 195 vom 18.8.2006, S. 26.

<sup>(2)</sup> ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 18.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 22. Oktober 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 30. März 2009.

<sup>(4)</sup> ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

- (7) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ eine umfassende neue Strategie vorgelegt, damit die Union ihr Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Personenkraftwagen auf 120 g/km zu begrenzen, bis 2012 erreichen kann. Um fahrzeugtechnische Verbesserungen zu ermöglichen, wurde ein rechtlicher Rahmen vorgeschlagen. Durch zusätzliche Maßnahmen sollten Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch gefördert werden.
- (8) In dem Grünbuch der Kommission zum Nahverkehr vom 25. September 2007 mit dem Titel „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ 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 Zuschlagskriterien herangezogen werden. Zusätzlich könnte den neuen Euronormen 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 Fahrzeuge unter der Bedingung, dass ein technologieneutrales, leistungsorientiertes und integriertes Konzept verfolgt wird, an dem sich die Fahrzeughersteller, die Öl- oder Treibstofflieferanten, Reparaturbetriebe, Kunden bzw. Fahrer sowie die Behörden beteiligen.
- (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 Leitfadens für das öffentliche Beschaffungswesen erstellen und veröffentlichen, der aufzeigt, wie vermieden werden kann, dass bei der Beschaffung nachhaltigerer Zwischengüter unter Beachtung der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste<sup>(1)</sup> und der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge<sup>(2)</sup> der niedrigste Preis das ausschließliche Zuschlagskriterium ist.
- (11) Mit dieser Richtlinie soll der Markt für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge belebt werden und insbesondere — da dies erhebliche Umweltauswirkungen hätte — der Markt für standardisierte Fahrzeuge, die in größerer Zahl hergestellt werden, wie PKW, Omnibusse, Reisebusse und LKW, beeinflusst werden, indem ein Ausmaß an Nachfrage nach saubereren und energieeffizienten Straßenfahrzeugen geschaffen wird, das groß genug ist, die Fahrzeughersteller und den Industriezweig zu Investitionen und Weiterentwicklungen im Hinblick auf Fahrzeuge mit niedrigem Energieverbrauch und geringen CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen zu bewegen.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten die nationalen, regionalen und lokalen Auftraggeber sowie die Betreiber, die öffentliche Personenverkehrsdienste erbringen, von den Vorschriften über den Kauf sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge in Kenntnis setzen.
- (13) Der Anschaffungspreis für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge liegt über jenem herkömmlicher Fahrzeuge. Bei der Schaffung einer ausreichenden Nachfrage nach solchen Fahrzeugen könnten Größenvorteile zu Kostensenkungen führen.
- (14) Diese Richtlinie trägt der Notwendigkeit Rechnung, die Mitgliedstaaten dadurch zu unterstützen, dass der Austausch von Informationen und vorbildlichen Verfahren im Bereich der Förderung des Kaufs sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge erleichtert und strukturiert wird.
- (15) Die Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste kann spürbare Auswirkungen auf den Fahrzeugmarkt haben, sofern auf Gemeinschaftsebene einheitliche Kriterien angewandt werden.
- (16) 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 Zuschlagskriterien berücksichtigt werden müssen.
- (17) In Übereinstimmung mit dem Geltungsbereich der Richtlinie 2004/17/EG und der Richtlinie 2004/18/EG und unter voller Berücksichtigung der nationalen Umsetzungsmaßnahmen für diese Richtlinien sollte die vorliegende Richtlinie für den Kauf von Straßenfahrzeugen gelten, unabhängig davon, ob dieser Kauf von einem öffentlichen oder einem privaten Auftraggeber getätigt wird. Außerdem sollte diese Richtlinie für den Kauf von Straßenfahrzeugen gelten, mit denen öffentliche Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, wobei es den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Vermeidung von unnötigem Verwaltungsaufwand freistehen sollte, geringfügige Anschaffungen auszunehmen.

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

(<sup>2</sup>) ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114.

- (18) In Übereinstimmung mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) <sup>(1)</sup> und zur Vermeidung von unnötigem Verwaltungsaufwand sollten die Mitgliedstaaten die Auftraggeber und Betreiber beim Kauf von für spezielle Zwecke konstruierten und gebauten Fahrzeugen von den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie befreien können.
- (19) Die vorliegende Richtlinie sollte eine Reihe von Optionen zur Berücksichtigung der Energie- und Umweltauswirkungen enthalten. Dies würde es den Auftraggebern und Betreibern, die bereits auf die lokalen Bedingungen und Bedürfnisse abgestimmte Methoden entwickelt haben, ermöglichen, diese Methoden auch weiterhin anzuwenden.
- (20) 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 Euronormen, die Emissionsgrenzwerte festsetzen, sieht dieser Ansatz eine finanzielle Bewertung der tatsächlichen Schadstoffemissionen vor und erfordert keinerlei zusätzliche Norm.
- (21) Die Auftraggeber und Betreiber, die zur Erfüllung der Energie- und Umweltauflagen technische Spezifikationen festlegen, werden aufgefordert, Spezifikationen mit einer höheren Energie- und Umweltleistung als im Gemeinschaftsrecht vorgesehen vorzugeben, zum Beispiel in Erwägung von Euronormen, die bereits erlassen wurden, aber noch nicht verbindlich geworden sind.
- (22) Die Studie „ExternE“ <sup>(2)</sup>, das Programm „saubere Luft für Europa“ (Clean Air For Europe, CAFE) <sup>(3)</sup> der Kommission und die HEATCO-Studie <sup>(4)</sup> enthalten Informationen über die Kosten, die durch die Emission von CO<sub>2</sub>, Stickoxiden (NO<sub>x</sub>), Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln verursacht werden. Zur Vereinfachung des Vergabeverfahrens wird bei den Kosten der Gegenwartswert zugrunde gelegt.
- (23) In dieser Richtlinie sollte die Bandbreite der Kosten der CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen vorgegeben werden, da
- mit die Auftraggeber und Betreiber die lokalen Bedingungen flexibel berücksichtigen können, während gleichzeitig ein ausreichendes Maß an Harmonisierung geschaffen wird.
- (24) Die obligatorische Anwendung von Kriterien für die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge schließt nicht aus, dass auch andere zweckdienliche Zuschlagskriterien herangezogen werden können. Sie schließt auch die Wahl von Fahrzeugen nicht aus, die zur Verbesserung ihrer Umweltverträglichkeit nachgerüstet wurden. Diese anderen zweckdienlichen Zuschlagskriterien können auch für Aufträge herangezogen werden, die unter die Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG fallen, sofern sie in Zusammenhang mit dem Vertragsgegenstand stehen, den Auftraggebern keine uneingeschränkte Entscheidungsfreiheit lassen, ausdrücklich genannt werden und den Grundprinzipien des Vertrags entsprechen.
- (25) Die Methode zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten für Schadstoffemissionen bei Entscheidungen über die Anschaffung von Fahrzeugen, einschließlich der in dieser Richtlinie definierten Zahlenwerte, greift der Anwendung anderer gemeinschaftsrechtlicher Bestimmungen über externe Kosten nicht vor.
- (26) Bei der Überprüfung und Überarbeitung der in dieser Richtlinie festgelegten Berechnungsmethode sollten die anderen einschlägigen Gemeinschaftsmaßnahmen gebührend berücksichtigt und Kohärenz mit diesen Maßnahmen angestrebt werden.
- (27) Bei der Entscheidung über die Anschaffung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sollten die Auftraggeber auch energie- und umweltbezogene Zuschlagskriterien anwenden.
- (28) Diese Richtlinie sollte die Auftraggeber nicht davon abhalten, beim Kauf von Fahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste jenen Fahrzeugen, die den neuesten Euronormen entsprechen, den Vorzug zu geben, noch bevor diese Normen verbindlich werden. Ferner sollte diese Richtlinie die Auftraggeber nicht davon abhalten, alternativen Kraftstoffen wie etwa Wasserstoff, Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) und Biokraftstoffen den Vorzug zu geben, sofern die Energie- und Umweltauswirkungen während der gesamten Lebensdauer berücksichtigt werden.
- (29) Es sollten genormte gemeinschaftliche Testverfahren für zusätzliche Fahrzeugklassen entwickelt werden, um die Herstellerangaben besser vergleichbar und transparenter zu machen. Die Hersteller sollten aufgefordert werden, Angaben über den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer der Fahrzeuge zu machen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

<sup>(2)</sup> Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Europäische Kommission, Amt für Veröffentlichungen, Luxemburg, 2005.

<sup>(3)</sup> Holland M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

<sup>(4)</sup> Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

- (30) Staatliche Beihilfen für den Kauf sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, einschließlich der Nachrüstung von Fahrzeugen mit Motoren und Ersatzteilen, die über die vorgeschriebenen Umweltbestimmungen hinausgehen, sind nach den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen<sup>(1)</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 des Vertrags (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung)<sup>(2)</sup> zulässig. Dabei sind auch die in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen“<sup>(3)</sup> enthaltenen Leitlinien zu berücksichtigen, insbesondere die Fußnote 1 zu Nummer 34 und die Fußnote 3 zu Nummer 36. Allerdings gelten auch weiterhin die Bestimmungen des Vertrags, insbesondere die Artikel 87 und 88, für staatliche Beihilfen.
- (31) Staatliche Beihilfen für die Entwicklung der für den Vertrieb alternativer Kraftstoffe notwendigen Infrastrukturen sind nach den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen zulässig. Allerdings gelten auch weiterhin die Bestimmungen des Vertrags, insbesondere Artikel 87 und 88, für staatliche Beihilfen.
- (32) Der Kauf sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge eröffnet den Städten die Möglichkeit, sich als umweltbewusst zu präsentieren. In diesem Zusammenhang ist die Bekanntmachung von Informationen über die Vergabe öffentlicher Aufträge gemäß dieser Richtlinie im Internet wichtig.
- (33) Die Veröffentlichung von Informationen über die nationalen Finanzierungsinstrumente im Bereich der städtischen Mobilität und der Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge im Internet sollte gefördert werden.
- (34) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(4)</sup> erlassen werden.
- (35) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Daten für die Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten von Straßenfahrzeugen an die Inflation und den technischen Fortschritt anzupassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (36) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Förderung und Belebung des Marktes für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge und die Verbesserung des Beitrags des Ver-

kehrssektors zu der Umwelt- Klima- und Energiepolitik der Gemeinschaft, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, und daher, um eine kritische Masse von Fahrzeugen für kosteneffiziente Entwicklungen der europäischen Industrie zu erreichen, besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

- (37) Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten auch weiterhin saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge fördern. In diesem Zusammenhang könnten nationale und regionale operationelle Programme, wie sie in der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds<sup>(5)</sup> festgelegt sind, eine wichtige Rolle spielen. Ferner könnten Gemeinschaftsprogramme wie „Civitas“ und „intelligente Energie — Europa“ die städtische Mobilität verbessern und gleichzeitig die negativen Auswirkungen dieser Mobilität abschwächen.
- (38) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung<sup>(6)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Gegenstand und Ziel

Gemäß dieser Richtlinie sind die Auftraggeber und bestimmte Betreiber dazu verpflichtet, beim Kauf von Straßenfahrzeugen 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.

#### Artikel 2

##### Ausnahmen

Die Mitgliedstaaten können den Kauf von in Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Fahrzeugen, die nicht der Typengenehmigung oder der Einzelgenehmigung in ihrem Hoheitsgebiet unterliegen, von den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie befreien.

<sup>(1)</sup> ABl. C 82 vom 1.4.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3.

<sup>(3)</sup> ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13.

<sup>(4)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(5)</sup> ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 25.

<sup>(6)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.



### Artikel 3

#### Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für den Kauf von Straßenfahrzeugen durch:

- a) Auftraggeber, soweit sie zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG verpflichtet sind;
- b) Betreiber, die öffentliche Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße <sup>(1)</sup> erbringen oberhalb eines Schwellenwertes, der von den Mitgliedstaaten so festzulegen ist, dass die in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG festgelegten Schwellenwerte nicht überschritten werden.

### Artikel 4

#### Definitionen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „öffentlicher Auftraggeber“: einen öffentlichen Auftraggeber gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2004/17/EG und Artikel 1 Absatz 9 der Richtlinie 2004/18/EG;
2. „Auftraggeber“: einen Auftraggeber gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 2004/17/EG;
3. „Straßenverkehrsfahrzeug“: ein Fahrzeug, das einer der in Tabelle 3 des Anhangs genannten Fahrzeugklassen angehört.

### Artikel 5

#### Kauf sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle in Artikel 3 genannten Auftraggeber und Betreiber ab dem 4. Dezember 2010 beim Kauf von Straßenfahrzeugen die in Absatz 2 genannten über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen berücksichtigen und mindestens eine der in Absatz 3 genannten Optionen anwenden.

(2) Die zu berücksichtigenden über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen umfassen zumindest folgenden Faktoren:

- a) Energieverbrauch,
- b) CO<sub>2</sub>-Emissionen und
- c) Emissionen von NO<sub>x</sub>, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln.

Neben den in Unterabsatz 1 genannten über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen können die Auftraggeber und Betreiber auch andere Umweltauswirkungen berücksichtigen.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Bedingungen werden anhand der folgenden Optionen erfüllt:

- a) durch die Festlegung technischer Spezifikationen für die Energie- und Umweltleistung in den Unterlagen für den Kauf von Straßenfahrzeuge in Bezug auf die jeweils berücksichtigten Auswirkungen und die weiteren Umweltauswirkungen oder
- b) durch die Berücksichtigung der Energie- und Umweltauswirkungen bei der Kaufentscheidung, wobei diese Auswirkungen im Fall eines Vergabeverfahrens als Zuschlagskriterien dienen und

— die in Artikel 6 genannte Methode angewendet wird, wenn diese Auswirkungen zur Berücksichtigung bei der Kaufentscheidung finanziell bewertet werden.

### Artikel 6

#### Methode zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten

(1) Für die Zwecke von Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b zweiter Gedankenstrich werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten des Energieverbrauchs sowie der in Tabelle 2 des Anhangs aufgeführten CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen, die mit dem Betrieb der angekauften Fahrzeuge zusammenhängen, nach der in den folgenden Buchstaben beschriebenen Methode 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 Energieverbrauchseinheiten je Kilometer gerechnet, gleichgültig, ob dies — wie bei Elektrofahrzeugen — direkt erfolgt oder nicht. Soweit der Treibstoffverbrauch in anderen Einheiten angegeben ist, wird er in Energieverbrauch je Kilometer umgerechnet, wobei die Umrechnungsfaktoren in Tabelle 1 des Anhangs für den Energiegehalt von Kraftstoffen verwendet werden.

— Je Energieeinheit wird ein einziger finanzieller Wert verwendet. Dieser Wert entspricht dem jeweils geringeren Wert der Kosten je Energieeinheit von Ottokraftstoff oder Dieselmotorkraftstoff vor Steuern, wenn sie als Verkehrskraftstoff verwendet werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

— Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeugs werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Absatz 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), der Energieverbrauch je Kilometer gemäß dem ersten Gedankenstrich dieses Buchstaben und die Kosten je Energieeinheit gemäß dem zweiten Gedankenstrich dieses Buchstaben miteinander multipliziert.

b) Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer für den Betrieb des Fahrzeugs anfallenden Kosten der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Absatz 3, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Kilogramm je Kilometer gemäß Absatz 2 und die Kosten je Kilogramm, die in dem in Tabelle 2 des Anhangs genannten Bereich liegen, miteinander multipliziert.

c) Zur Berechnung der in Tabelle 2 des Anhangs aufgeführten über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Schadstoffemissionen eines Fahrzeugs werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Emissionen von NO<sub>x</sub>, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln addiert. Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten jedes einzelnen Schadstoffes werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Absatz 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), die Emissionen in Gramm je Kilometer gemäß Absatz 2 und die jeweiligen Kosten je Gramm miteinander multipliziert. Die Kosten sind den in Tabelle 2 des Anhangs aufgeführten gemeinschaftsweit gemittelten Werten zu entnehmen.

Die in Artikel 3 genannten Auftraggeber und Betreiber können höhere Kosten heranziehen, sofern diese Kosten die in Tabelle 2 des Anhangs aufgeführten Werte nicht um mehr als das Doppelte überschreiten.

(2) Die Werte für den Kraftstoffverbrauch und die in Tabelle 2 des Anhangs aufgeführten CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen je Kilometer basieren für Fahrzeuge, für die genormte gemeinschaftliche Testverfahren in den Gemeinschaftsrechtsvorschriften über die Typgenehmigung festgelegt sind, auf solchen Verfahren. Für Fahrzeuge, für die keine genormten gemeinschaftlichen Testverfahren bestehen, werden zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit verschiedener Angebote allgemein anerkannte Verfahren, die Ergebnisse für die Behörde durchgeführter Prüfungen oder die Angaben des Herstellers verwendet.

(3) Die Gesamtkilometerleistung eines Fahrzeugs ist, sofern nichts anderes festgelegt ist, Tabelle 3 des Anhangs zu entnehmen.

#### Artikel 7

##### Anpassungen an den technischen Fortschritt

Die Kommission passt die im Anhang genannten Daten für die Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Be-

triebskosten der Straßenfahrzeuge an die Inflation und den technischen Fortschritt an. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

#### Artikel 8

##### Austausch vorbildlicher Methoden

Die Kommission erleichtert und strukturiert den Austausch von Informationen und vorbildlichen Methoden im Bereich der Förderung des Kaufs sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge durch die in Artikel 3 genannten Auftraggeber und Betreiber zwischen den Mitgliedstaaten.

#### Artikel 9

##### Ausschussverfahren

(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 10

##### Berichterstattung und Überprüfung

(1) Die Kommission erstellt ab 4. Dezember 2010 alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und über die von einzelnen Mitgliedstaaten zur Förderung des Kaufs sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ergriffenen Maßnahmen.

(2) In diesen Berichten werden die Auswirkungen der Richtlinie, insbesondere der in Artikel 5 Absatz 3 genannten Optionen, und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen beurteilt sowie gegebenenfalls Vorschläge unterbreitet.

In diesen Berichten vergleicht die Kommission die absoluten und relativen Zahlen der gekauften Fahrzeuge, welche der besten Marktalternative hinsichtlich der Energie- und Umweltauswirkungen während der gesamten Lebensdauer entsprechen, in jeder der in Tabelle 3 des Anhangs genannten Fahrzeugklassen mit dem gesamten Markt für diese Fahrzeuge und beurteilt, wie die in Artikel 5 Absatz 3 genannten Optionen sich auf den Markt ausgewirkt haben. Die Kommission beurteilt die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen und unterbreitet gegebenenfalls Vorschläge.

(3) Spätestens zum Termin der Vorlage des ersten Berichts prüft die Kommission die in Artikel 5 Absatz 3 genannten Optionen, legt eine Bewertung der in Artikel 6 genannte Methode vor und schlägt erforderlichenfalls Anpassungen vor.

*Artikel 11***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis 4. Dezember 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Maßnahmen 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 12***Inkrafttreten**

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

*Artikel 13***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

P. NEČAS

## ANHANG

**Daten zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden externen Kosten von Straßenfahrzeugen**

Tabelle 1: Energiegehalt von Kraftstoffen

Kraftstoff	Energiegehalt
Dieselmotorkraftstoff	36 MJ/Liter
Ottomotorkraftstoff	32 MJ/Liter
Erdgas	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Flüssiggas (LPG)	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)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe	Partikel
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabelle 3: Gesamtkilometerleistung von Straßenfahrzeugen

Fahrzeugklasse (Kategorien M and N gemäß der Richtlinie 2007/46/EG)	Gesamtkilometerleistung
Personenkraftwagen (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Leichte Nutzfahrzeuge (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Schwere Nutzfahrzeuge (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Busse (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km