



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.12.2005
KOM(2005) 634 endgültig

2005/0283 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2005) 1588}

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Die Kommission hat in ihrem Grünbuch zur Sicherheit der Energieversorgung [KOM(2000) 769: „Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“], das im Jahr 2000 vorgelegt wurde, auf das anhaltende Wachstum des Verkehrssektors und dessen Folgen - hoher Energieverbrauch, hohe CO₂-Emissionen und starke Abhängigkeit von Erdöl - hingewiesen. In dem Grünbuch wurde die Bedeutung angebotsseitiger, aber auch bedarfsseitiger Maßnahmen betont, um auf die Nachfrage nach alternativen Kraftstoffen und Technologien Einfluss zu nehmen. Die Kommission hat sich verpflichtet, die Entwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration zu fördern.

Auch in dem 2001 vorgelegten Weißbuch über die Verkehrspolitik bis 2010 [KOM(2001) 370: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“] stellte die Kommission die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen zur Bekämpfung verkehrsbedingter Emissionen fest und verpflichtete sich, die Entwicklung eines Marktes für „saubere Fahrzeuge“ zu fördern.

Im Grünbuch zur Energieeffizienz [KOM(2005) 265: „Energieeffizienz oder Weniger ist mehr“] wurden konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, z.B. die Beschaffung umweltfreundlicherer und energieeffizienterer Fahrzeuge im öffentlichen Auftragswesen, um einen Markt für diese Fahrzeuge zu entwickeln.

Bei Fahrzeugemissionen besteht erhebliches Reduzierungspotenzial. Allerdings sind die entsprechenden Technologien derzeit noch teurer als die, die in herkömmlichen Fahrzeugen zum Einsatz kommen.

Was die europäische Massenfertigung von Fahrzeugen angeht, so werden Anreize auf lokaler oder auch nationaler Ebene zur Verbesserung der Energieeffizienz oder zur Verringerung der Schadstoffemissionen die Hersteller kaum zur Produktion von Sonderserien bewegen können. Deshalb sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene notwendig, um die zur Herstellung energieeffizienterer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge notwendigen Investitionen anzustoßen.

Der daraus erwachsende Nachfrageanstieg wäre für Fahrzeughersteller ein Anreiz zur Entwicklung von Fahrzeugen mit geringerem Energieverbrauch und niedrigeren Schadstoffemissionen. Dies wiederum könnte einen Nachfrageumschwung ermöglichen und Märkte ausreichender Größe mit den entsprechenden Skaleneffekten zur Ausweitung der industriellen Produktion auf Großserien schaffen.

Das Ziel dieses Vorschlags besteht darin, die Schadstoffemissionen im Verkehrssektor zu verringern und einen Beitrag zur Verwirklichung eines Marktes für saubere Fahrzeuge zu leisten. Dies ist von besonderer Bedeutung für Ballungszentren und Gebiete, in denen es Schwierigkeiten bereitet, die Anforderungen der Luftqualitätsrichtlinie (Richtlinie 1996/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle

der Luftqualität und Richtlinie 1999/30/EG über Grenzwerte für Schadstoffe in der Luft) einzuhalten.

Für Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht ist im Gemeinschaftsrecht bereits eine Norm für besondere Umweltverträglichkeit vorgesehen, deren Einhaltung freiwillig ist und beispielsweise über steuerliche Anreize angestrebt werden kann. Dieser Vorschlag geht einen Schritt weiter und stützt sich auf den Begriff des „besonders umweltfreundlichen Fahrzeugs“ (*enhanced environment-friendly vehicle* - EEV) im Sinne der Richtlinie 2005/55/EG (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1) für schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht, um die Norm auf einer verbindlichen Grundlage für einen Teil der Fahrzeugflotte festzulegen. Öffentliche Stellen müssen bei ihren jährlichen Anschaffungen (Kauf oder Leasing) eine Mindestquote für Fahrzeuge reservieren, die der Norm für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge gerecht werden.

Die in dieser Richtlinie vorgeschlagene Verpflichtung zur Anschaffung sauberer Fahrzeuge beschränkt sich zunächst auf Fahrzeuge eines Gesamtgewichts über 3,5 t, um eine reibungslose Einführung ökologischer Vergabekriterien in den Beschaffungsprozess zu ermöglichen und öffentliche Stellen und die Industrie auf eine mögliche Ausdehnung auf andere Fahrzeugkategorien zu einem späteren Zeitpunkt vorzubereiten. Die für diesen Legislativvorschlag durchgeführte Folgenabschätzung hat gezeigt, dass mit einer solchen gezielten Beschaffungsverpflichtung positive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie in Verbindung mit einem wirtschaftlichen Nettonutzen und einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden können. Zu der betroffenen Fahrzeugkategorie gehören Busse und die meisten Nutzfahrzeuge, wie beispielsweise Müllwagen.

Eine Ausdehnung der Verpflichtung zur Anschaffung sauberer Fahrzeuge auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge könnte auf der Grundlage einer gründlichen Folgenabschätzung zu einem späteren Zeitpunkt erwogen werden, sobald hierfür Normen für besondere Umweltverträglichkeit entwickelt wurden.

Es wird erwartet, dass diese Richtlinie durch Skaleneffekte, geringere Kosten und weitere Verbreitung besonders umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien langfristig zu einer allgemeinen Verbesserung der Umweltverträglichkeit der gesamten Fahrzeugflotte führt.

- **Allgemeiner Kontext**

Der Rat hat mehrmals Maßnahmen auf diesem Gebiet angekündigt. Insbesondere wurde bei der Tagung des Europäischen Rates in Helsinki 1999 eine Strategie zur Einbeziehung der Umweltbelange und der nachhaltigen Entwicklung in die Verkehrspolitik vereinbart (Ratsdokument 11717/99). Darin vertrat der Rat die Auffassung, dass Maßnahmen am dringendsten in Bezug auf den Anstieg der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sowie auf weitere Umweltbelastungen durch den Verkehr erforderlich sind. Auf seiner Tagung in Göteborg 2001 bekräftigte der Europäische Rat die Bedeutung einer Gemeinschaftsstrategie für nachhaltige Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf proaktive Maßnahmen im Verkehrssektor.

In der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 9. Februar 2005 zur Überprüfung der EU-Strategie der nachhaltigen Entwicklung [KOM(2005) 37] wurde die Bedeutung einer proaktiven Verkehrspolitik ebenfalls hervorgehoben. Dieser Mitteilung zufolge hat der Anstieg des Verkehrsaufkommens Auswirkungen in verschiedenen Bereichen, von Verkehrsstaus und Gesundheitsproblemen durch Luftverschmutzung bis hin zu höheren CO₂-Emissionen, welche die klimapolitischen Ziele der EU gefährden. Die Mitteilung nimmt Bezug auf die Entwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge und das Verkehrsmanagement in städtischen Gebieten; das öffentliche Beschaffungswesen wird darin als Instrument zur Förderung von Umweltinnovationen genannt, der Umstieg auf „saubere“ Busse ausdrücklich empfohlen.

Das Europäische Parlament hat ebenfalls weitere Maßnahmen auf diesem Gebiet angeregt. In seinem Bericht über den Aktionsplan zur Verbesserung der Energieeffizienz in der Europäischen Gemeinschaft (A5-0054/2001) vertrat es die Auffassung, dass auf Gemeinschaftsebene keine ausreichenden Maßnahmen in Bezug auf die Problematik des Energieverbrauchs im Verkehr ergriffen wurden. Das Parlament stellte fest, „dass erfahrungsgemäß zielgerichtete öffentliche Beschaffungsprogramme durchaus zu einer beträchtlichen Reduzierung der Preise für energieeffiziente, aber kommerziell noch nicht lebensfähige Ausrüstung führen und diese somit herkömmlichen Energien gegenüber wettbewerbsfähig machen können“. Daneben forderte das Parlament die Kommission auf, geeignete Technologiefelder zu erkunden, in denen grossangelegte Beschaffungsinitiativen zu wesentlichen Effizienzvorteilen führen dürften.

Der Vorschlag entspricht dem vom Europäischen Parlament und vom Rat geäußerten Wunsch nach einer Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge sowie den Empfehlungen der Mitgliedstaaten und Beteiligten, die ein technologieneutrales Konzept befürworten, und er stellt eine unmittelbare Reaktion auf die beim Europäischen Rat vom 22.-23. März 2005 im Rahmen der Lissabon-Strategie festgelegten Prioritäten dar.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Fahrzeugemissionen sind gemeinschaftsrechtlich durch die so genannten „Euro-Normen“ geregelt, deren Grenzwerte im Laufe der Jahre strenger wurden. Die zuletzt in Kraft gesetzten Normen sind die seit Januar 2005 geltenden „Euro 4-Normen“ für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. 2006 wird ein Vorschlag für eine Euro 5-Norm für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt. Für schwere Nutzfahrzeuge gelten seit Oktober 2005 Euro 4-Normen, und die Euro 5-Normen werden 2008 in Kraft treten.

Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Umweltbelastung durch den Verkehr sind erheblich. Die Emissionen der erfassten Schadstoffe gingen seit 1995 im Durchschnitt um 20 bis 50% zurück. Es wird ein weiterer Rückgang der Schadstoffemissionen erwartet, die 2020 nur noch 25 bis 50% des Niveaus von 2000 betragen sollen (CAFE - Clean Air For Europe - Modellrechnung 2005).

Allerdings entspricht die Luftqualität vielerorts noch nicht den von EU-Richtlinien festgelegten rechtlichen Anforderungen. Die Einhaltung der Grenzwerte für Partikel, die im Januar 2005 in Kraft getreten sind, bereitet Probleme. Dasselbe dürfte künftig

auch für Stickoxide gelten, wenn deren Grenzwerte ab Januar 2010 herabgesetzt werden. Einige Städte haben bereits den individuellen Kraftverkehr beschränkt, um die Schadstoffemissionen zu reduzieren.

Die Richtlinie 2005/55/EG enthält eine Festlegung für ein „besonders umweltfreundliches Fahrzeug“ (*enhanced environment-friendly vehicle* - EEV) für schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht, die Emissionsgrenzwerte setzt, die niedriger liegen als die bislang vorgesehenen Euro 5-Normen für Schadstoffemissionen. Die verbindliche Einführung besonders umweltfreundlicher Fahrzeuge könnte es öffentlichen Stellen erleichtern, den aus den Richtlinien zur Luftqualität erwachsenden Anforderungen zu entsprechen.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Vorschlag ergänzt Maßnahmen der EU in Bezug auf Mindestnormen für Schadstoffemissionen, die Senkung von CO₂-Emissionen durch freiwillige Vereinbarungen, Kennzeichnung und steuerliche Regelungen, sowie die Förderung der Markteinführung von Biokraftstoffen.

Die Richtlinie steht im Einklang mit dem neuen Fahrzeugbesteuerungskonzept der Kommission. Die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom erlaubt nämlich bereits unter bestimmten Bedingungen differenzierte Verbrauchsteuersätze für alternative Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Erdgas und Flüssiggas. Daneben hat die Kommission kürzlich einen Vorschlag für eine Richtlinie [KOM(2005) 261 vom 5. Juli 2005] vorgelegt, wonach die Besteuerung von Pkw zumindest teilweise nach Maßgabe ihrer CO₂-Emissionen erfolgen soll, um Anreize für den Kauf umweltfreundlicherer und energieeffizienterer Fahrzeuge zu bieten. Der Vorschlag enthält im dritten Erwägungsgrund die Aufforderung an die Mitgliedstaaten zum Einsatz koordinierter steuerlicher Anreize zugunsten von Personenkraftwagen, die strengere Emissionsgrenzwerte erfüllen als Euro 4, sowie zur beschleunigten Markteinführung von Personenkraftwagen, die künftigen Anforderungen (Euro 5) genügen.

Die Verbesserung herkömmlicher Fahrzeugtechnologien und die Weiterentwicklung der nachfolgend genannten alternativen Fahrzeugtechnologien wurden mit Gemeinschaftsmitteln aus den Rahmenprogrammen für Forschung und technologische Entwicklung und den Strukturfonds unterstützt und durch Strategiepapiere der Kommission zu alternativen Kraftstoffen propagiert:

- a) Herkömmliche oder speziell angepasste Fahrzeuge, die mit Kraftstoffen mit hohem Biokraftstoffanteil betrieben werden
- b) Erdgasbetriebene Fahrzeuge mit einem zur Verbrennung von Methan, dem Hauptbestandteil von Erdgas, umgerüsteten Motor
- c) Fahrzeuge mit einem mit Flüssiggas (LPG), einer Mischung leichter Kohlenwasserstoffe (vorwiegend Propan und Butan), betriebenen Motor

- d) Fahrzeuge mit Elektromotor, der von wiederaufladbaren Batterien angetrieben wird
- e) Hybridfahrzeuge mit zwei Motortypen, einem Verbrennungsmotor und einem Elektromotor, sowie einer Vorrichtung zur Rückgewinnung der Bremsenergie und ihrer Speicherung in Batterien
- f) Wasserstoff/Brennstoffzellen-Fahrzeuge, die Wasserstoff als Energieträger nutzen, der entweder als Brennstoff in einem Verbrennungsmotor oder zur Erzeugung von Wärme und Elektrizität durch eine chemische Reaktion in einer Brennstoffzelle eingesetzt wird.

Die zunehmende Verwendung von Biokraftstoffen in Fahrzeugen ist auch ein Ziel des Aktionsplans für Biomasse [KOM(2005) 628], der vor kurzem von der Kommission vorgelegt wurde und Anfang 2006 durch eine Mitteilung über Biokraftstoffe ergänzt werden soll. Der von der EU erhoffte Anstieg des Biokraftstoffverbrauchs (angestrebter Marktanteil 2010: 5,75%) setzt einen stabilen Rahmen voraus, wozu auch eine entsprechende Marktzugkraft durch Verbrauchernachfrage gehört. Eine größere Zahl von Fahrzeugen, die mit Kraftstoffen mit hohem Biokraftstoffanteil betrieben werden können, würde die Ausdehnung des Biokraftstoffmarktes zusätzlich unterstützen.

Die mit dieser Initiative eingeführte Verpflichtung zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge durch öffentliche Stellen wird dazu beitragen, die Umweltleistung der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge allgemein zu verbessern, wodurch für die Hersteller Anreize für Investitionen in die Entwicklung umweltfreundlicherer Technologien geschaffen werden.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Anhörung von interessierten Kreisen

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission hat die Beteiligten und die Mitgliedstaaten in Bezug auf mögliche Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung und Markteinführung sauberer Fahrzeuge konsultiert. Es wurden Folgenabschätzungen zu verschiedenen Konzepten durchgeführt, die sich auf technologische Standards oder Normen für die ökologische Leistung stützten.

Im Rahmen von Sachverständigengutachten, die nach zwei unterschiedlichen Ansätzen für diese Rechtssetzungsinitiative erstellt wurden, fanden von einer dienststellenübergreifenden kommissionsinternen Arbeitsgruppe begleitete Konsultationen statt. Ein technologieorientierter Ansatz stützte sich auf die Auswahl spezifischer Technologien. Ein technologieneutraler Ansatz hingegen basierte auf der Integration der mit Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen verbundenen Kosten in die Anschaffungskosten für das Fahrzeug. Es fanden zwei Anhörungen mit Beteiligung von Industrievertretern und Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten statt. Durch Fragebögen, die im Rahmen der Sachverständigengutachten verteilt und ausgewertet worden waren, wurden umfangreiche Informationen eingeholt.

Mit einigen Betroffenen wurden daneben bilaterale Kontakte zum Informationsaustausch angeknüpft.

Die Rechtsetzungsinitiative zur Förderung sauberer Fahrzeuge wurde auch der hochrangigen Gruppe CARS 21 von Kommission und Automobilindustrie vorgelegt.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die hochrangige Gruppe CARS 21 unterstützte die Initiative der Kommission für einen Vorschlag zur Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge unter der Bedingung, dass ein technologieneutrales und leistungsorientiertes Konzept verfolgt wird.

Der Vorschlag für eine Beschaffungsverpflichtung für öffentliche Stellen fand in allen Phasen der Anhörung Unterstützung, wobei ein technologieneutrales Konzept empfohlen wurde.

Die Idee, als eine Art Pilotprojekt die Einführung der Maßnahme zunächst auf einen Teilbereich des Marktes zu konzentrieren, um so die Verfahren und technologischen Erfordernisse prüfen zu können, wurde befürwortet.

• Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Im Zuge der durchgeführten Studien erfolgte eine quantitative und qualitative Untersuchung der Auswirkungen einer derartigen Initiative mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse, und es wurden Daten zur Einschätzung des allgemeinen Rahmens dieser Initiative erhoben.

Methodik

Zwei Rechtsetzungsansätze wurden unabhängig voneinander von zwei Beraterfirmen, COWI und PriceWaterhouseCoopers, geprüft. Ein technologieorientierter Ansatz basierte auf der Auswahl spezifischer Technologien, die als sauber und energieeffizient gelten. In einem technologieneutralen Ansatz wurde hingegen die Integration der mit Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen assoziierten Kosten in die Anschaffungskosten für das Fahrzeug untersucht.

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Angehört wurden: Verband europäischer Automobilhersteller (ACEA), Europäischer Flüssiggas-Verband (AEGPL), Verbindungsausschuss der Kraftfahrzeugteile- und -zubehörindustrie (CLEPA), Organisation der Ölgesellschaften für den Gesundheitsschutz, den Umweltschutz und die Sicherheit in der Ölindustrie (CONCAWE), repräsentative CIVITAS-Städte (Stockholm, Bremen, Rotterdam), Deutscher Städtetag, European Emulsion Fuel Manufacturer's Association (EEFMA), Europäischer Verband für Erdgas-Fahrzeuge (ENGVA), European Council for Automotive R&D (EUCAR), European Federation for Transport and

Environment (T&E), Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) sowie Union der europäischen Industrieunternehmen (UNICE).

Sachverständige aller Mitgliedstaaten wurden über die Gemeinsame Expertengruppe für Verkehr und Umwelt konsultiert.

Zusammenfassung der eingeholten und berücksichtigten Stellungnahmen

Potenzielle Gefahren mit irreversiblen Folgen wurden nicht genannt.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen waren, dass diese Richtlinie positive Auswirkungen auf den Markt für saubere Fahrzeuge und die Umwelt haben könnte, dass die Initiative für bestimmte Fahrzeugkategorien optimale Wirkung entfaltet und dass sie die Industrie bei der Entwicklung umweltfreundlicherer Technologien unterstützen könnte. Um der Industrie die zur Anpassung an den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt notwendige Flexibilität zu gewähren, wurde ein technologieneutraler Ansatz empfohlen.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Allen beteiligten Organisationen wurden Protokolle übermittelt.

• **Folgenabschätzung**

Die wichtigsten in Betracht gezogenen Optionen waren freiwillige Vereinbarungen, Informationskampagnen und regulatorische Maßnahmen. Die Unterlassung von Maßnahmen stellt die Grundlinie dar, gegenüber der die anderen Szenarien verglichen wurden.

o *Freiwillige Vereinbarungen* sind mit Ungewissheit in Bezug auf das Ergebnis und Schwierigkeiten bei der Bewertung der Fortschritte sowie der praktischen Durchführung der Maßnahmen zur Verwirklichung des Ziels behaftet. Gleichwohl sind sie für Hersteller ein Anreiz für Verbesserungen. Insgesamt würde eine freiwillige Initiative aber nur einen Teil der öffentlichen Stellen einbeziehen, was bedeuten würde, dass ihre Wirkung auf den Gesamtmarkt sehr viel geringer wäre als die einer generellen Verpflichtung. Ein weiteres Problem könnte darin bestehen, dass Fahrzeuge, die der Beschaffungsinitiative entsprechen, von den Herstellern eventuell nicht in der gesamten EU angeboten werden. Da das Ziel der Maßnahme in einer Unterstützung des Marktes für saubere Straßenfahrzeuge besteht, scheint eine neue freiwillige Vereinbarung mit der Automobilindustrie kein wirksames Instrument zu sein. Eine freiwillige Regelung würde auch eine Informations- und Überzeugungskampagne mit dem Ziel der Beeinflussung von Kaufentscheidungen erfordern.

o *Verbreitung von Informationen* zur Anwendung ökologischer Kriterien bei der Fahrzeugbeschaffung: Diese Option brächte keine unmittelbaren Anforderungen mit sich. Die Verbreitung von Informationen und Wissen muss aber organisiert werden, und die EU kann den Mitgliedstaaten Informationen übermitteln. Die Verfügbarkeit von Informationen erleichtert es den öffentlichen Stellen, ökologischen Kriterien bei der Auftragsvergabe und bei der Anschaffung von Fahrzeugen Rechnung zu tragen. Informationen über technische Eigenschaften und zusätzliche Kosten unterstützen den Entscheidungsprozess bei der Fahrzeugbeschaffung. So können aus

Informationsdefiziten entstandene Hindernisse überwunden und die Beschaffung sauberer Fahrzeuge im öffentlichen Sektor ausgebaut werden.

o *Eine ausdrückliche Verpflichtung* zur Berücksichtigung von Energieverbrauch und Schadstoffemissionen bei der öffentlichen Beschaffung von Straßenfahrzeugen.

Es wurden verschiedene Konzepte für eine Rechtsetzungsinitiative zur Förderung sauberer Straßenfahrzeuge analysiert, und zwar ein technologieneutraler Ansatz, gestützt auf die Berücksichtigung der mit Energieverbrauch und Schadstoffemissionen assoziierten Kosten im Beschaffungsprozess, ein technologieorientierter Ansatz auf der Grundlage ausgewählter Technologien und ein technologieneutraler Ansatz auf der Grundlage einer bestehenden Emissionsnorm.

Die Folgenabschätzung hat gezeigt, dass positive Auswirkungen auf die Umwelt und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu erwarten sind. Durch eine gezielte Beschaffungsverpflichtung für die Kategorie der Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht, die Busse, die meisten Nutzfahrzeuge wie etwa Müllwagen erfasst, können ein wirtschaftlicher Nettonutzen und ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden.

Eine Quote von 25 % sauberer Fahrzeuge bei der Beschaffung wäre ein guter Kompromiss zwischen den Zielen einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität und der Entwicklung des Marktes für saubere Fahrzeuge einerseits, sowie tragbaren zusätzlichen Investitionskosten und einer breiten Marktverfügbarkeit sauberer Fahrzeuge andererseits. Öffentlichen Stellen muss weiterhin die erforderliche Flexibilität zur Beschaffung nach spezifischen Bedürfnissen, die noch nicht mit besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen gedeckt werden können, gewährt werden.

Die Quote von 25 % im Segment der schweren Nutzfahrzeuge, in dem die öffentliche Fahrzeugbeschaffung ein Drittel des Marktes ausmacht, entspricht knapp 10 % des Gesamtmarktes. Dies wäre ungefähr das notwendige Minimum für die Serienfertigung in einer zum Erzielen von Skaleneffekten ausreichenden Stückzahl. Die Beschaffung umweltfreundlicherer Fahrzeuge sollte auch nicht über das zur Kostensenkung notwendige Maß hinausgehen, damit die Mittel der öffentlichen Hand in optimaler Weise und nur in dem Umfang eingesetzt werden, der notwendig ist, um diese Technologien wirtschaftlich lebensfähig zu machen, so dass sie angesichts ihrer Rentabilität von breiteren Märkten aufgegriffen werden. Diese breitere Markteinführung wird daraufhin weitaus größeren Umweltnutzen mit sich bringen.

Nur das Segment der schweren Nutzfahrzeuge mit der großen Marktmacht der öffentlichen Fahrzeugbeschaffung bietet die Möglichkeit, mit auf ein vernünftiges Maß begrenzten Beschaffungen auf dem Markt eine merkliche Hebelwirkung zu entfalten. Deshalb sollte die Verpflichtung zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge auf der Grundlage einer gründlichen Folgenabschätzung zunächst auf dieses Segment beschränkt sein. Eine Steigerung der Quote und eine Ausdehnung der Beschaffungsverpflichtung auf andere Fahrzeugkategorien könnte zu einem späteren Zeitpunkt auf der Grundlage der von dieser Initiative angestoßenen wirtschaftlich-technischen Entwicklung erwogen werden.

Die Kommission hat die in ihrem Arbeitsprogramm genannte Folgenabschätzung vorgenommen. Diese ist als Dokument SEK(2005) 1588 verfügbar.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Öffentliche Stellen müssen bei ihren jährlichen Anschaffungen (Kauf oder Leasing) eine Mindestquote für Fahrzeuge reservieren, die der Norm für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge (EEV) gerecht werden.

Die in dieser Richtlinie vorgeschlagene Verpflichtung zur Anschaffung sauberer Fahrzeuge beschränkt sich zunächst auf Fahrzeuge eines Gesamtgewichts über 3,5 t, um eine reibungslose Einführung ökologischer Vergabekriterien in den Beschaffungsprozess zu ermöglichen und öffentliche Stellen und die Industrie auf eine mögliche Ausdehnung auf andere Fahrzeugkategorien vorzubereiten.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 175 Absatz 1 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen öffentlichen Beschaffung sowie energieeffizienterer und umweltverträglicherer Fahrzeuge wurden verschiedenen Orts bereits auf lokaler Ebene getroffen. Was die europäische Massenfertigung von Fahrzeugen angeht, so werden Anreize auf lokaler oder auch nationaler Ebene die Hersteller kaum zur Produktion von Sonderserien bewegen können. Verbindliche Ziele für die umweltfreundliche öffentliche Beschaffung auf EU-Ebene würden am Markt erhebliches Vertrauen in die Zukunft sauberer Fahrzeuge schaffen und damit einen realen Anreiz für Fahrzeughersteller bieten. Dadurch könnte die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugherstellung verbessert werden, die eine kritische Masse voraussetzt, um die Kosten auf ein wettbewerbsfähiges Niveau abzusenken. Außerdem würde diese Maßnahme auf EU-Ebene im Einklang mit dem Bericht der Kommission zur Wettbewerbsfähigkeit 2004 die Wettbewerbsposition der Europäischen Automobilindustrie stützen.

Maßnahmen auf einzelstaatlicher Ebene würden das Risiko bergen, zu einer Zersplitterung des Binnenmarktes und zur Entwicklung verschiedener Kleinserien von Fahrzeugen nach unterschiedlichen einzelstaatlichen oder regionalen Anforderungen zu führen. Dies würde hohe Kosten nach sich ziehen und Skaleneffekte verhindern. Die Kosten für die Allgemeinheit wären unnötig hoch, und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie würde beeinträchtigt.

Die gezielte öffentliche Beschaffung auf europäischer Ebene schafft einen ausreichend großen Markt für saubere Fahrzeuge. Sie wäre auch eine logische Folgemaßnahme zur Finanzierung von Pilotflotten sauberer Fahrzeuge durch die

Kommission im Zuge der Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung sowie durch die Strukturfonds. Finanzierung aus Gemeinschaftsmitteln, z.B. aus Struktur- und Kohäsionsfonds, könnte zur Förderung der technischen Entwicklung sauberer Fahrzeuge, für die Entwicklung sauberen öffentlichen Verkehrs in städtischen Bereichen und für den Aufbau von Infrastruktur zur Verteilung alternativer Kraftstoffe verwendet werden.

Der Entwurf für die Strategischen Gemeinschaftsrichtlinien für Kohäsion für den Zeitraum 2007-2013 stellt fest, daß diese Investitionen in sauberen Verkehr in Einklang mit nationalen und Gemeinschaftsnormen von geeignetem Verkehrsmanagement mit besonderem Augenmerk auf Sicherheit begleitet werden könnten. Nationale oder regionale Strategien könnten auch die Notwendigkeit mit einbeziehen, eine ausgeglichene (und saubere) Aufteilung der Verkehrsträger zu erreichen, die den wirtschaftlichen Erfordernissen und den Umwelanforderungen entspricht.

Würden alle Behörden kollektiv umweltfreundlichere Fahrzeuge anschaffen, so wäre dies, wie im Grünbuch zur Umwelteffizienz festgestellt wurde, ein erheblicher Anreiz für Fahrzeughersteller und würde einen Markt für diese Fahrzeugart gewährleisten. Mit dieser Richtlinie wird für die Fahrzeugkategorien, bei denen die öffentliche Beschaffung einen erheblichen Marktanteil darstellt, in einer ersten Phase eine Mindestanschaffungsquote von 25% für saubere Fahrzeuge eingeführt. Sobald praktische Markterfahrungen vorliegen, könnte die Beschaffungsverpflichtung auf alle Fahrzeugkategorien ausgedehnt werden.

Die Automobilindustrie produziert für einen hochgradig integrierten, EU-weiten Markt. Deshalb sollte die Unterstützung der Entwicklung von Märkten für saubere Fahrzeuge auf EU-Ebene harmonisiert werden, um einen kosteneffizienten Rahmen für die Industrie bereitzustellen. Das Gemeinschaftsrecht setzt Luftqualitätsziele fest. Daher sollte die Verringerung der Schadstoffemissionen auch durch unionsweit greifende Maßnahmen unterstützt werden.

Das Gesamtvolumen der öffentlichen Beschaffung stellt ca. 16% des BIP der EU dar. Von öffentlichen Stellen der EU-25 werden jährlich ca. 110 000 Pkw, 110 000 leichte Nutzfahrzeuge, 35 000 Lkw und 17 000 Busse angeschafft. Die entsprechenden Marktanteile betragen knapp unter 1% für Pkw, ca. 6% für leichte und schwere Nutzfahrzeuge und ca. ein Drittel für Busse.

Spürbare Auswirkungen auf den Fahrzeugmarkt können nur über die Akkumulierung öffentlicher Anschaffungen durch harmonisierte Kriterien auf EU-Ebene erreicht werden.

Das Ziel der Förderung sauberer Fahrzeuge kann nicht in ausreichender Weise von den Mitgliedstaaten verwirklicht werden, sondern erfordert Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene, um eine kritische Masse von Fahrzeugen für kosteneffiziente Entwicklungen der europäischen Industrie zu erreichen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Mit dieser Initiative wird verbindlichen Maßnahmen der Vorzug vor freiwilligen Beschaffungsmaßnahmen öffentlicher Stellen gegeben, um eine ausreichende Marktzugkraft zu Gunsten sauberer Fahrzeuge zu entwickeln. In der Richtlinie wird nur eine einzige Zahl als Quote für saubere Fahrzeuge in einer Fahrzeugkategorie festgesetzt.

Die Pflicht zur Inkraftsetzung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, liegt bei den Mitgliedstaaten.

Im Interesse optimaler Kostenwirksamkeit und reibungsloser Einführung wurde nur für einen Teil der Beschaffung eine Quote (25%) festgesetzt, um öffentlichen Stellen bei der Beschaffung nach spezifischen Bedürfnissen Spielraum für flexibles Handeln zu lassen.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Um für die Hersteller die notwendigen Anreize zur Entwicklung sauberer Fahrzeuge für einen breiten Markt zu schaffen, bedarf es eines verbindlichen Konzepts.

Die Verpflichtung öffentlicher Stellen, eine bestimmte Quote ihrer jährlichen Beschaffung von Straßenfahrzeugen für saubere Fahrzeuge zu reservieren, kann erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität haben und der breiteren Markteinführung innovativer Technologien die notwendige Unterstützung leisten. Zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs sind unabhängigen Verkehrsbetrieben, die Verkehrsdienste im Auftrag oder mit Genehmigung öffentlicher Stellen erbringen, die gleichen Verpflichtungen aufzuerlegen.

Die verbindliche Einführung besonders umweltfreundlicher Fahrzeuge könnte es öffentlichen Stellen erleichtern, den aus den Richtlinien zur Luftqualität erwachsenden Anforderungen zu entsprechen.

4) **AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) **WEITERE ANGABEN**

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungsklausel.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Einzel Erläuterung zum Vorschlag**

Artikel 1 legt das Ziel der Richtlinie fest.

Artikel 2 enthält eine Definition der Begriffe „öffentliche Stelle“ und „saubere Fahrzeuge“ für die Zwecke der Richtlinie.

Artikel 3 begründet für die Mitgliedstaaten die Verpflichtung, zu gewährleisten, dass öffentliche Stellen und unabhängige Verkehrsbetriebe, die im Auftrag oder mit Genehmigung einer öffentlichen Stelle Verkehrsdienste erbringen, eine Quote von 25% ihrer jährlichen Beschaffung durch Kauf oder Leasing von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t für saubere Fahrzeuge reservieren.

Artikel 4 sieht die Möglichkeit vor, die Bestimmung des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ in Artikel 2 Buchstabe b) und die in Artikel 3 festgelegte Quote zur Berücksichtigung technischer Entwicklungen anzupassen. Die Kommission wird von einem Regelungsausschuss unterstützt.

Artikel 5 betrifft die Einrichtung eines Regelungsausschusses und dessen Geschäftsordnung.

Artikel 6 begründet für die Mitgliedstaaten die Verpflichtung, über die Beschaffung und den Bestand sauberer Fahrzeuge zu berichten; für die Kommission begründet der Artikel die Verpflichtung, diese Informationen zu erfassen und zu veröffentlichen, die Durchführung der Richtlinie und die von den Mitgliedstaaten zur Förderung der Anschaffung sauberer Fahrzeuge von weniger als 3,5 t durch Kauf oder Leasing getroffenen Maßnahmen zu beurteilen und etwaige weitere Maßnahmen, darunter eine Ausdehnung der Richtlinie auf andere Fahrzeugkategorien, vorzuschlagen.

Die Artikel 7, 8 und 9 enthalten die üblichen Bestimmungen zum Inkrafttreten und zur Umsetzung der Richtlinie.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zu den natürlichen Ressourcen, deren umsichtige und rationelle Verwendung nach Artikel 174 Absatz 1 EG-Vertrag ein Ziel der gemeinschaftlichen Umweltpolitik ist, gehört Öl, das in Europa sowohl der wichtigste Energieträger als auch eine Hauptquelle der Schadstoffemissionen ist.
- (2) Nach der Mitteilung der Kommission „Nachhaltige Entwicklung in Europa für eine bessere Welt: Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung“⁵, die dem Europäischen Rat vom 15. und 16. Juni 2001 in Göteborg vorgelegt wurde, gehören Treibhausgasemissionen und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu den wichtigsten Hindernissen für eine nachhaltige Entwicklung.
- (3) Im Grünbuch der Kommission „Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“⁶ werden das große Potenzial für Energieeinsparungen im Verkehrssektor und die dringende Notwendigkeit entsprechender Maßnahmen besonders hervorgehoben. Daneben werden Maßnahmen zur Förderung der Einführung effizienterer und umweltfreundlicherer Technologien vorgeschlagen.

¹ ABl. C, S.

² ABl. C, S.

³ ABl. C, S.

⁴ ABl. C, S.

⁵ KOM(2001) 264.

⁶ KOM(2000) 769.

- (4) Im Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ wird der anhaltende Anstieg verkehrsbedingter CO₂-Emissionen vorwiegend dem Straßenverkehr angelastet. Die bislang getroffenen Maßnahmen zur Senkung der Treibhausgasemissionen von Kraftfahrzeugen und zur Verringerung der Abhängigkeit Europas von Energieeinfuhren haben sich den Schlussfolgerungen des Weißbuchs zufolge als unzureichend erwiesen.
- (5) In dem Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft⁷ wird die Notwendigkeit spezifischer Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Energiesparens, zur Einbeziehung von Klimaschutzziele in die Verkehrs- und Energiepolitik sowie spezifischer verkehrspolitischer Maßnahmen in Bezug auf Energienutzung und Treibhausgasemissionen festgestellt.
- (6) Im Grünbuch der Kommission „Energieeffizienz oder Weniger ist mehr“⁸ wurden spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz im Verkehr vorgeschlagen und als konkrete Maßnahme die Beschaffung umweltfreundlicherer und energieeffizienterer Fahrzeuge im öffentlichen Auftragswesen angeregt, um einen Markt für diese Fahrzeuge zu schaffen.
- (7) Die Gemeinschaft hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichtet, die CO₂-Emissionen zwischen 1990 und 2008-2012 um 8% zu senken. Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und Erschließung erneuerbarer Energiequellen im Sinne der Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament „Politische Konzepte und Maßnahmen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen: zu einem Europäischen Programm zur Klimaänderung (ECCP)“⁹ sind ein wichtiger Bestandteil der Handlungsstrategie, die notwendig ist, um den Bestimmungen des Kyoto-Protokolls nachzukommen.
- (8) Zur Förderung sauberer Fahrzeuge sollten Normen für die ökologische Leistung genutzt werden. In der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen¹⁰ wird in Bezug auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t eine Norm für besondere Umweltfreundlichkeit definiert. Zur Bestimmung des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ in dieser Richtlinie erscheint diese Norm derzeit am zweckmäßigsten. Gleichwohl sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, diese Begriffsbestimmung zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts zu ändern.
- (9) Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch sowie mit alternativen Kraftstoffen wie Biokraftstoffen, Erdgas, Flüssiggas oder Wasserstoff betriebene oder mit anderen Technologien wie elektrischen oder hybriden Antriebssystemen ausgestattete

⁷ ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

⁸ KOM(2005) 265.

⁹ KOM(2000) 88.

¹⁰ ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1.

Fahrzeuge können einen Beitrag zur Verringerung von Emissionen und Umweltverschmutzung leisten.

- (10) Die verbindliche Beschaffung sauberer Fahrzeuge sollte zur Verringerung der Umweltbelastung und des Energieverbrauchs beitragen und eine raschere Markteinführung dieser Fahrzeugtechnologien fördern.
- (11) Die Mitgliedstaaten werden durch diese Richtlinie nicht daran gehindert, auch in der Gewichtsklasse unter 3,5 t die Anschaffung besonders umweltfreundlicher Fahrzeuge zu fördern, indem sie Fahrzeugen den Vorzug geben, die den neuesten Euro-Normen für Schadstoffemissionen nach der Richtlinie 70/220/EWG entsprechen, bzw. - in der Kategorie der Personenkraftwagen - deren CO₂-Ausstoß unter 120 g/km liegt; dabei sind alle Fahrzeugtechnologien zu berücksichtigen, auf Benzin und Diesel basierende ebenso wie jene, bei denen alternative Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Erdgas, Flüssiggas und Wasserstoff oder elektrische oder hybride Antriebssysteme zum Einsatz kommen.
- (12) Alle Anbieter öffentlicher Verkehrsdienste sollten in vergleichbarer Weise zur Anschaffung sauberer Fahrzeuge durch Kauf oder Leasing verpflichtet werden.
- (13) Da der Markt für saubere Fahrzeuge noch nicht besonders gut entwickelt ist, liegt deren Anschaffungspreis über jenem herkömmlicher Fahrzeuge. Die Schaffung einer Mindestnachfrage nach solchen Fahrzeugen dürfte zu einer positiven Reaktion der Hersteller führen, die die Markteinführung wirtschaftlicherer und wirksamerer Technologien nach sich zieht. Mit steigender Nachfrage dürften Skaleneffekte zu Kostensenkungen führen.
- (14) Die höheren Kosten sauberer Fahrzeuge sollten nicht zu einer qualitativen Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsdienste führen. Die höheren Anschaffungskosten können daher durch Finanzmittel der Mitgliedstaaten und geeignete Gemeinschaftsmittel kompensiert werden. Es ist zu erwarten, dass die Verringerung schädlicher Auswirkungen auf Umwelt und öffentliche Gesundheit im Gesamtergebnis zu einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Gesellschaft führt.
- (15) 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 Durchführungsbefugnisse¹¹ beschlossen werden.
- (16) Da das Ziel der Förderung sauberer Fahrzeuge nicht in ausreichender Weise von den Mitgliedstaaten verwirklicht werden kann, sondern Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene erfordert, um eine kritische Masse von Fahrzeugen für kosteneffiziente Entwicklungen der europäischen Industrie zu erreichen, kann die Gemeinschaft in Übereinstimmung mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag dargelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

¹¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand

Durch diese Richtlinie werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten, dass öffentliche Stellen bei der Fahrzeugbeschaffung eine bestimmte Quote für saubere Fahrzeuge einhalten.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Begriff

a) „öffentliche Stellen“ den Staat, regionale oder lokale Behörden, öffentlich-rechtliche Einrichtungen und Verbände, die aus einer oder mehreren solcher Behörden oder Einrichtungen bestehen; öffentliche Unternehmen;

„öffentlich-rechtliche Einrichtungen“ Stellen, die

- zu dem speziellen Zweck gegründet wurden, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben zu erfüllen, die nicht gewerblicher Art sind,
- Rechtspersönlichkeit besitzen, und
- überwiegend vom Staat, von regionalen oder lokalen Behörden oder von anderen öffentlich-rechtlichen Einrichtungen finanziert werden, deren Leitung der Aufsicht durch letztere unterliegt oder deren Verwaltungs-, Leitungs- bzw. Aufsichtsorgan mehrheitlich aus Mitgliedern besteht, die vom Staat, von regionalen oder lokalen Behörden oder von anderen öffentlich-rechtlichen Einrichtungen ernannt worden sind;

„öffentliches Unternehmen“ jedes Unternehmen, auf das öffentliche Stellen aufgrund Eigentums, finanzieller Beteiligung oder der Bestimmungen, die die Tätigkeit des Unternehmens regeln, unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben können. Es wird vermutet, dass von öffentlichen Stellen ein beherrschender Einfluss ausgeübt wird, wenn die betreffenden Behörden unmittelbar oder mittelbar

- die Mehrheit des gezeichneten Kapitals des Unternehmens besitzt oder
- über die Mehrheit der mit den Anteilen des Unternehmens verbundenen Stimmrechte verfügt oder
- mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgans des anderen Unternehmens bestellen kann;

b) „sauberes Fahrzeug“ ein Straßenfahrzeug, das der in Artikel 1 Buchstabe c) definierten und in Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der aktuellen Fassung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates quantifizierten Norm für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge (EEV) entspricht.

Artikel 3
Förderung sauberer Fahrzeuge

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass 25% der Straßenfahrzeuge mit einem technisch zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, die innerhalb eines bestimmten Jahres von öffentlichen Stellen und von im Auftrag oder mit Genehmigung einer öffentlichen Stelle tätigen Anbietern von Verkehrsdienstleistungen, nachfolgend „Verkehrsbetriebe“, durch Kauf oder Leasing angeschafft werden, saubere Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2 sind.

Artikel 4
Anpassung an den technischen Fortschritt

1. Die Bestimmung des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ gemäß Artikel 2 Buchstabe b) kann nach dem in Artikel 6 Absatz 2 genannten Verfahren an den technischen Fortschritt angepasst werden.
2. Die in Artikel 3 festgesetzte Quote für saubere Fahrzeuge kann angesichts des technischen Fortschritts und zur Berücksichtigung von Entwicklungen des Kraftfahrzeugmarktes nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Verfahren angepasst werden.

Artikel 5
Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf ...
[längstens drei Monate] festgesetzt.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 6
Berichterstattung und Überprüfung

1. Die Mitgliedstaaten erstellen ab dem in Artikel 7 Absatz 1 festgelegten Datum jährlich für das betreffende Kalenderjahr Statistiken über die Anzahl und den relativen Anteil der von öffentlichen Stellen oder Verkehrsbetreibern durch Kauf oder Leasing angeschafften besonders umweltfreundlichen Fahrzeuge.

Sie übermitteln diese Information jährlich bis spätestens zum 30. September der Kommission.

2. Die Kommission erstellt auf der Grundlage dieser Informationen jährlich einen Bericht über die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Verpflichtungen.

Sie erstellt spätestens drei Jahre nach dem in Artikel 7 Absatz 1 festgelegten Datum einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie und über die von einzelnen Mitgliedstaaten zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht getroffenen Maßnahmen. Gegenstand des Berichts sind die Auswirkungen der Richtlinie, die Berichterstattung der Mitgliedstaaten und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen sowie gegebenenfalls Vorschläge zur Ausdehnung der Verpflichtung zur Anschaffung sauberer Fahrzeuge auf Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht.

Artikel 7
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens 12 Monate nach dem in Artikel 8 festgelegten Datum nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften 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 8
Inkrafttreten

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

Artikel 9
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident