EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.4.2013
COM(2013) 214 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

über die Anwendung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

über die Anwendung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

EINLEITUNG

Dies ist der erste Bericht über die Anwendung der Richtlinie 2009/33/EG vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge[1] („Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge“) sowie die Fördermaßnahmen der Mitgliedstaaten nach Artikel 10 dieser Richtlinie.

Die Richtlinie 2009/33/EG trat erst vor kurzem in Kraft, da sich ihre Umsetzung in einer Reihe von Mitgliedstaaten erheblich verzögerte. Die Analyse wurde außerdem dadurch erschwert, dass keine Berichtspflicht seitens der Mitgliedstaaten bestand und die verfügbaren Daten uneinheitlich waren. Dieser Bericht kann somit nur eine begrenzte qualitative Analyse liefern und dies vor allem auf der Grundlage von Fallstudien. Ausführliches Material enthält eine für die Kommission ausgearbeitete Studie[2].

Mit der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge soll der Markt für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge belebt und damit ein Beitrag zur Energie-, Klima- und Umweltpolitik der EU im Verkehrssektor geleistet werden. Stichtag für die Umsetzung war der 4. Dezember 2010.

Die Richtlinie gilt für den Kauf von Straßenfahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber im Sinne der Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen[3] und die Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste im Sinne der Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste[4]. Gemäß der Richtlinie müssen Energieverbrauch, Kohlendioxidemissionen (CO_2) sowie Emissionen von Stickstoffoxid (NOx), Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln während der gesamten Lebensdauer berücksichtigt werden. Durch die Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge wird somit erstmals die Verpflichtung zur Nachhaltigkeit in das Vergaberecht in der gesamten EU eingeführt.

Die Richtlinie bietet zwei Optionen für die Berücksichtigung der Energie- und Umweltauswirkungen: Bei der ersten handelt es sich um die Festlegung technischer Spezifikationen für die Leistung der Fahrzeuge im Hinblick auf Energie- und Umweltauswirkungen. Die zweite Option bietet die Möglichkeit, diese Auswirkungen als Zuschlagskriterien zu verwenden.

---

1 Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, (ABl. L120 vom 15.5.2009, S.5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:DE:PDF) .

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/index_en.htm.

3 Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste; Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge.

4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

In der Richtlinie wird eine Methode zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten des Energieverbrauchs, der CO_2-Emissionen und der Schadstoffemissionen von Fahrzeugen festgelegt. Durch den Ansatz der finanziellen Bewertung werden externe Verkehrskosten internalisiert – ein langfristiges Ziel der EU-Politik. Daraus ergibt sich ein Vorteil für energieeffizientere und umweltverträglichere Fahrzeuge und ihre Marktdurchdringung wird beschleunigt, was sowohl für Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren als auch für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge gilt.

1. UMSETZUNG DER RICHTLINIE ÜBER DIE FÖRDERUNG SAUBERER FAHRZEUGE IN DEN MITGLIEDSTAATEN

Der Richtlinie hätte bis zum 4. Dezember 2010 umgesetzt werden müssen. Nur drei Mitgliedstaaten sind dieser Verpflichtung fristgerecht nachgekommen. Gegen die Mitgliedstaaten, die dieser Verpflichtung nicht nachgekommen sind, musste die Kommission Vertragsverletzungsverfahren einleiten. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts waren alle laufenden Vertragsverletzungsverfahren aufgrund der Umsetzung der Richtlinie durch die betreffenden Mitgliedstaaten eingestellt worden.

Allerdings gibt es noch immer einen Mitgliedstaat, der die Richtlinie noch nicht vollständig in innerstaatliches Recht umgesetzt hat. In diesem Mitgliedstaat (Lettland) ist die Umsetzung der Richtlinie derzeit noch im Gang. Tabelle 1 gibt einen Überblick über den Fortgang des Umsetzungsprozesses.

Tabelle 1: Überblick über die Umsetzung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten

	Mitgliedstaat	**Umsetzung in nationales Recht**	**Von der Kommission getroffene Maßnahmen**
In der Richtlinie festgesetztes Datum: 4. Dezember 2010	Tschechische Republik Dänemark, Portugal	September 2010 Dezember 2010	entfällt
2011	Litauen Bulgarien, Zypern, Ungarn, Italien, Spanien Rumänien Frankreich, Deutschland, Polen, Malta	Februar 2011 März 2011 April 2011 Mai 2011	27.1.2011: Aufforderungsschreiben an 13 EU-Mitgliedstaaten wegen Nichtmitteilung nationaler Maßnahmen (Belgien, Deutschland, Spanien, Finnland, Frankreich, Italien, Zypern, Litauen, Ungarn, Malta, Niederlande, Polen und Rumänien).
	Griechenland, Irland, Luxemburg, Niederlande, Slowakei, Schweden Vereinigtes Königreich Belgien, Estland	Juni 2011 Juli 2011 Oktober 2011	16.6.2011: Übermittlung einer mit Gründen versehenen Stellungnahme an zehn EU-Mitgliedstaaten (Österreich, Bulgarien, Estland, Griechenland, Irland, Luxemburg, Slowenien, Slowakei, Schweden und Vereinigtes Königreich). 25.11.2011: Übermittlung einer mit Gründen

	Mitgliedstaat	Umsetzung in nationales Recht	Von der Kommission getroffene Maßnahmen
			versehenen Stellungnahme an Finnland wegen fehlender Maßnahmen für die Provinz Åland.
2012	Österreich Slowenien Finnland Lettland	Februar 2012 März 2012 April 2012 2013 (geplant)	22.03.2012: Beschluss der Kommission, gegen Finnland vor dem Gerichtshof der Europäischen Union Klage zu erheben (eingestellt, nachdem Finnland die vollständige Umsetzung mitgeteilt hat).

Dabei mussten im Rahmen des Umsetzungsprozesses überwiegend bestehende Gesetze für das öffentliche Auftragswesen geändert anstatt neue Rechtsvorschriften angenommen werden. Mehrere Mitgliedstaaten haben zudem Leitfäden für die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG erstellt oder beabsichtigen dies.

Die Mitgliedstaaten haben keine Ausnahmen nach Artikel 2 dieser Richtlinie gemeldet.

Um die Umsetzung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge zu erleichtern, eröffnete die Kommission am 30. März 2009, dem Datum der Annahme der Richtlinie durch den Ministerrat, ein Internetportal mit näheren Erläuterungen zur Richtlinie. Über das Portal bestand ferner Zugang zu einem Rechner für die finanzielle Bewertung der mit der Energie sowie CO_2- und Schadstoffemissionen verbundenen Kosten und zu Informationen über einschlägige Strategien und Maßnahmen in den Mitgliedstaaten. Nach der Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG folgte ein ausgefeilteres „Clean Vehicle“-Portal[5], das deren Anwendung erleichtern sollte. Dieses Portal liefert die verfügbaren Daten zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten für alle Fahrzeuge auf dem Markt. Es vereinfacht die gemeinsame Beschaffung, um durch Bündelung von Fahrzeugkäufen Größenvorteile zu erzielen. Das Portal informiert außerdem über das Vergaberecht und spezifische Programme sowie über auf EU-Ebene und in den einzelnen Mitgliedstaaten auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene bestehende Anreize für Kauf und Betrieb von sauberen und energieeffizienten Fahrzeugen.

2. FÖRDERMAßNAHMEN DER MITGLIEDSTAATEN

Viele Mitgliedstaaten haben in den vergangenen Jahren zusätzliche Fördermaßnahmen zur Entwicklung eines Marktes für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge ergriffen, mit denen die gleichen Ziele wie mit der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge verfolgt wurden. Dazu zählen auch Anreize und Unterstützung für den Kauf sauberer Fahrzeuge durch öffentliche Stellen sowie Maßnahmen, die indirekt zu Kauf und Nutzung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge anregen, beispielsweise selektive Zugangsbeschränkungen und lokale Nachfragesteuerung durch Umweltauflagen sowie die Besteuerung von Kraftfahrzeugen.

Wo Zugangsbeschränkungen gelten, müssen Fahrzeuge für den Marktzugang in der Regel vorgeschriebene Normen/Emissionsniveaus oder andere Kriterien erfüllen. Während also die

[5] http://www.cleanvehicle.eu/.

Verbesserung der Umweltbedingungen auf lokaler Ebene angestrebt wird, kann dies durchaus auch einen weiterreichenden Nutzen mit sich bringen, wenn in der Folge die Akzeptanz sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge zunimmt.

Durch Demonstrationsprojekte, z. B. im Rahmen der CIVITAS-Initiative, könnten vorbildliche Praktiken und das Interesse an sauberen und energieeffizienten Fahrzeugen im öffentlichen Sektor gefördert werden, vor allem, wenn damit Vorteile verbunden sind.

Die Bereitstellung geeigneter Tank- bzw. Aufladeinfrastrukturen ist von zentraler Bedeutung, wenn Kauf und Nutzung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge, die auf alternativen Kraftstoffen/Technologien beruhen, gesteigert werden sollen. Durch mangelndes Vertrauen der Verbraucher in die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe kann deren Akzeptanz beeinträchtigt werden. Die Bedeutung dieses Aspekts wird im Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe[6] hervorgehoben.

Die Bereitstellung von Tank- bzw. Aufladeinfrastrukturen variiert erheblich zwischen den und innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten und sollte besser harmonisiert werden, um hinsichtlich einer breiten Akzeptanz sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, in vollem Umfang vom Binnenmarkt zu profitieren, wie in der Mitteilung der Kommission „Saubere Energie für den Verkehr“[7] dargelegt.

3. ANWENDUNG DER IN DER RICHTLINIE ÜBER DIE FÖRDERUNG SAUBERER FAHRZEUGE GENANNTEN OPTIONEN

Die meisten Mitgliedstaaten haben sich bei der Umsetzung dieser Richtlinie in einzelstaatliche Rechtsvorschriften für alle in Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge genannten Optionen entschieden.

Dies ermöglicht es den Behörden, bei Vergabeverfahren auch die Energie- und Umweltauswirkungen von Fahrzeugen zu berücksichtigen, entweder durch Festlegung technischer Spezifikationen oder durch Einbeziehung der Auswirkungen in die Zuschlagskriterien. Im letztgenannten Fall können diese Auswirkungen auch finanziell bewertet werden.

Als Hauptgründe für die Beibehaltung aller Optionen nach Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge nennen die Mitgliedstaaten die größere Flexibilität für die öffentlichen Auftraggeber, die Möglichkeit für die öffentlichen Auftraggeber, die Optionen zu nutzen, die ihrem Bedarf am besten gerecht werden, und die Möglichkeit zur Nutzung der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten am besten geeigneten Optionen. Nur Slowenien, das ausschließlich die Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterien zulässt, die Tschechische Republik, die die Option der finanziellen Bewertung nicht zulässt, und Schweden, das nicht die Möglichkeit geschaffen hat, die Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterien zu verwenden, haben diese Optionen aus Gründen der Einfachheit oder der Kohärenz mit dem bestehenden nationalen Konzept eingeschränkt. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Anwendung der Richtlinie.

[6] COM(2013) 18 final.
[7] COM(2013) 17 final.

Tabelle 2: Anwendung von Artikel 5 Absatz 3 in den EU-Mitgliedstaaten

Maßnahmen der Mitgliedstaaten nach Artikel 5 Absatz 3	**Mitgliedstaaten**
Alle Optionen zugelassen	24 Mitgliedstaaten: Österreich, Belgien, Bulgarien. Zypern, Dänemark, Estland, Frankreich, Finnland, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Spanien, Vereinigtes Königreich.
Nur Option 1 (d. h. die Festlegung technischer Spezifikationen für die Energie- und Umweltleistung von Fahrzeugen) zugelassen	-
Nur Option 2a (d. h. Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterien) zugelassen	Slowenien
Nur Option 2b (d. h. finanzielle Bewertung der Energie- und Umweltauswirkungen) zugelassen	-
Optionen 1 und 2a	Tschechische Republik
Optionen 1 und 2b	Schweden

Auf nationaler Ebene übermittelte Deutschland vereinzelte Hinweise in Bezug auf die Optionen, die die öffentlichen Auftraggeber am häufigsten nutzen (alle in der Richtlinie vorgesehenen Optionen sind derzeit nach deutschem Recht möglich), wobei Option 1 am häufigsten gewählt wird, gefolgt von Option 2a. Es wird darauf verwiesen, dass Option 2b vermutlich am wenigsten genutzt wird, hauptsächlich aufgrund der mit ihrer Anwendung verbundenen Schwierigkeiten. Ansprechpartner aus **Hamburg** stützten diese Ansicht und erklärten, sie nutzten bisher nur Option 1, vor allem aufgrund ihrer einfachen Anwendbarkeit. In **Kopenhagen** haben die Verkehrsbehörden alle Optionen genutzt und mit jeder einzelnen gute Erfahrungen gemacht. **Bologna** hat die Optionen 2a und 2b genutzt, doch sind noch keine Belege für positive oder negative Erfahrungen mit diesen Methoden verfügbar. Slowenien hat die Methode für während der gesamten Lebensdauer anfallende Kosten verwendet, obgleich nicht genügend Informationen zum Emissionsverhalten vorlagen. Die Vertreter von Kopenhagen, Bologna und Slowenien müssen sich noch eine Meinung darüber bilden, ob die Optionen beibehalten oder geändert werden sollen. **Gent** verwendet sowohl die technischen Spezifikationen als auch die Zuschlagskriterien (d. h. Optionen 1 und 2a). Bei der ersten Option ist nur die Technologie anzugeben, über die das zu beschaffende Fahrzeug verfügen muss (auf der Grundlage einer Prüfung der Fahrzeuge auf dem Markt), während bei den Zuschlagskriterien eine Mindestumweltleistung für die Fahrzeuge festgelegt ist. In **Stockholm** ist gemäß der Richtlinie 2009/33/EG die Fortführung des früher innerhalb der Stadt verwendeten Konzepts zulässig, das sich auf wirksame technische Spezifikationen stützt, d. h. es können nur Fahrzeuge beschafft werden, die der nationalen Begriffsbestimmung eines „sauberen Fahrzeugs“ entsprechen. Nach Ansicht der Vertreter von Gent und Stockholm sind zusätzliche Leitlinien für die Verwendung von Energie- und Umweltauswirkungen als technische Anforderungen erforderlich. Außerdem sollten die der Option der finanziellen Bewertung zugrunde gelegten Faktoren anpasst werden. **London**, **Wien** und die **rumänischen öffentlichen Verkehrsbetriebe** geben die Umweltstandards an,

die die zu beschaffenden Fahrzeuge erfüllen müssen, während **Barcelona** die Lebenszykluskosten des Fahrzeugs sowie andere Faktoren schätzt.

Die meisten Mitgliedstaaten vertraten die Auffassung, dass alle Optionen beibehalten werden sollten. Dies war vor allem darauf zurückzuführen, dass bislang nur begrenzte Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG vorliegen. Vor allem mangelt es bislang an Bewertungen der Auswirkungen dieser Richtlinie, insbesondere auch in Bezug auf die Entwicklung des Marktes für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge. Einige Mitgliedstaaten wiesen außerdem darauf hin, dass aufgrund der unterschiedlichen nationalen Systeme in der EU die Wahl zwischen den Optionen erhalten bleiben sollte, damit nicht bestimmte Mitgliedstaaten benachteiligt werden.

Auch in Bezug auf die Frage, ob eine der Optionen geändert werden sollte, erklärten die Mitgliedstaaten, dass sie aufgrund der begrenzten Erfahrungen mit der Richtlinie 2009/33/EG derzeit noch keine Vorschläge für eine mögliche Verbesserung der Optionen unterbreiten können. Hierfür müssten erst weitere Erfahrungen gesammelt und die Auswirkungen bewertet werden.

Orientierungshilfen für die Anwendung der verschiedenen Optionen der Richtlinie 2009/33/EG und die relative Gewichtung ihrer einzelnen Bestimmungen haben nur einige Mitgliedstaaten erstellt, beispielsweise die Niederlande, Lettland, Dänemark, Frankreich und das Vereinigte Königreich.

4. AUSWIRKUNGEN DER RICHTLINIE ÜBER DIE FÖRDERUNG SAUBERER FAHRZEUGE

Die Bewertung der Auswirkungen der Richtlinie 2009/33/EG wurde dadurch stark beeinträchtigt, dass keine Berichtspflicht seitens der Mitgliedstaaten besteht. Erschwerend kam hinzu, dass es an umfassenden Daten sowohl auf Seiten der Auftraggeber als auch auf Seiten der Hersteller mangelt. In Bezug auf die Leistung hinsichtlich Energieeffizienz, CO_2-Emissionen und Schadstoffemissionen der gekauften Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie fand keine einheitliche Datenerhebung statt.

Da zudem die Richtlinie 2009/33/EG in einer Reihe von Mitgliedstaaten viel später umgesetzt wurde als ursprünglich vorgesehen, kann in diesem frühen Stadium noch nicht mit größeren Auswirkungen der Rechtsvorschriften gerechnet werden.

Eine Bewertung der in Bezug auf die erwarteten Auswirkungen der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge erfolgte nur in einigen wenigen Fällen. Die potenziellen Auswirkungen der Optionen nach Artikel 5 Absatz 3 haben nur sehr wenige Mitgliedstaaten bewertet. Im Vereinigten Königreich wurde eine Folgenabschätzung für die Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie vorgenommen, allerdings in Bezug auf die Richtlinie insgesamt und nicht auf die einzelnen Optionen. Sie gelangte zu dem Schluss, dass mit der Umsetzung dieser Richtlinie im Vereinigten Königreich ein wirtschaftlicher Nutzen in Höhe von 27 Mio. EUR verbunden sei. Aufgrund der verspäteten Umsetzung der Richtlinie und des Mangels an verwertbaren Daten im Anschluss daran liegen noch keine schlüssigen Folgenabschätzungen zur tatsächlichen Lage nach der Umsetzung der Richtlinie vor.

Einige Mitgliedstaaten verfügten bereits vor Inkrafttreten der Richtlinie 2009/33/EG über Vorschriften für ein umweltfreundliches Beschaffungswesen in Bezug auf Fahrzeuge. Daher hat sich diese Richtlinie nur geringfügig auf die derzeitige Lage ausgewirkt. Allerdings wurde eingeräumt, dass öffentliche Stellen möglicherweise davon profitieren, dass die Kriterien für die Auftragsvergabe formalisiert werden und es wird davon ausgegangen, dass diejenigen

Mitgliedstaaten, die zuvor keine Kriterien festgelegt hatten, von der Richtlinie profitieren werden.

Viele Städte in der EU haben Maßnahmen im Hinblick auf die Beschaffung sauberer und energieeffizienterer Fahrzeuge ergriffen. Diese Maßnahmen haben dort zur Verringerung der Emissionen des öffentlichen Fuhrparks beigetragen. Auslöser war häufig der Zwang zur Einhaltung der EU-Luftqualitätsnormen. Nach Einführung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge wird davon ausgegangen, dass mehr Städte unter Nutzung der verschiedenen Optionen ihren Fuhrpark umstellen.

Nach Angaben der Hersteller haben öffentliche Stellen vermehrt die Kosten und Auswirkungen von Fahrzeugen über ihre gesamte Lebensdauer hinweg bewertet, statt sich lediglich auf die Anschaffungskosten zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang bewirkt die Richtlinie 2009/33/EG offenbar eine veränderte Einstellung, die auf längere Sicht deutlichere Auswirkungen auf die Vergabeentscheidungen von Behörden und öffentlichen Verkehrsbetrieben haben könnte.

In Bezug auf weiterreichende Auswirkungen wurde jedoch die Auffassung vertreten, dass die Abschätzung der Auswirkungen der Richtlinie 2009/33/EG sich ausgesprochen schwierig gestalten würde, da ähnliche erwartete Auswirkungen auch auf andere politische Maßnahmen zurückzuführen sein könnten. Obgleich der Markt für schadstoffarme Fahrzeuge wächst, lässt sich dies nicht unbedingt auf die Umsetzung dieser Richtlinie zurückführen, sondern es spielen wahrscheinlich eher andere Faktoren eine Rolle (etwa technologische Entwicklungen, andere EU-Rechtsvorschriften, nationale Vorschriften für die Kfz-Besteuerung, Marktbedingungen, bestehende staatliche Anreizsysteme usw.).

Eine Reihe von Mitgliedstaaten wiesen auf den geringen Umfang des Beschaffungswesens für Fahrzeuge (und für andere Sektoren) in den vergangenen Jahren hin: viele Mitgliedstaaten verfügten in den letzten Jahren infolge der Auswirkungen der weltweiten Rezession nur über sehr geringe Mittel für die Erneuerung von Fuhrparks/Dienstleistungsverträgen.

Ein weiterer Faktor, der sich auf die Kaufentscheidungen von Behörden und privaten Akteuren ausgewirkt haben könnte, sind die von einem Mitgliedstaat genannten hohen Benzin- und Energiepreise. Vermutlich sind diese Erwägungen allgemein gültig. Die Gesamtkosten für den Eigentümer sind in einigen Fällen für Kaufentscheidungen von Bedeutung (vor allem bei Schwerlastern und Fuhrparkfahrzeugen), was teilweise den Druck auf die Automobilhersteller erhöhen könnte, ihr Angebot an sauberen Fahrzeugen zu erweitern.

Die Anwendung der Richtlinie 2009/33/EG auf schwere Nutzfahrzeuge wurde dadurch erschwert, dass es keine einheitlichen Verfahren zur Messung der CO_2-Emissionen dieser Fahrzeuge gibt. Eine besondere Berechnungsmethode wurde daher auf dem „Clean Vehicle“–Portal bereitgestellt. Darüber hinaus haben der Internationale Verband für das öffentliche Verkehrswesen (UITP) und der Europäische Automobilherstellerverband (ACEA) gemeinsam vereinbart, wie Betreiber und Auftraggeber die Bestimmungen der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge bei Ausschreibungen für Busverkehrsdienste anwenden könnten. Eine ähnliche Zusammenarbeit wäre für andere Arten von schweren Nutzfahrzeugen denkbar.

Ab 2013 werden alle Motoren schwerer Nutzfahrzeuge nach dem unter der Schirmherrschaft der UN/ECE festgelegten „Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle“ (weltweit

harmonisierter instationärer Prüfzyklus für schwere Nutzfahrzeuge) geprüft. Wie der Abschlussbericht[8] der betreffenden Arbeitsgruppe besagt, war das Ziel der ursprünglich durchgeführten Untersuchungen die Entwicklung eines weltweit harmonisierten Motorenprüfzyklus für Abgasemissionen von Motoren. Dieses Instrument dient der Messung der Luftschadstoffemissionen, der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs. Diese Messungen werden eine umfassendere Anwendung der in der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge genannten Option der finanziellen Bewertung unterstützen.

Bislang gibt es keine Anhaltspunkte für eine Auswahl bestimmter Technologien, wodurch der vollständig technologieneutrale Ansatz dieser Richtlinie bekräftigt wird.

5. ÜBERNAHME DES ANSATZES DER RICHTLINIE ÜBER DIE FÖRDERUNG SAUBERER FAHRZEUGE

Die Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge ist Teil eines allmählichen Politikwechsels der EU hin zu einer proaktiveren und kohärenteren Einbeziehung von Umweltanforderungen in die EU-Rechtsvorschriften für öffentliche Aufträge und Produkte. Dieser Richtlinie vergleichbare Ansätze zur Einbeziehung der während der gesamten Lebensdauer entstehenden Auswirkungen auf Ressourcen und Umwelt wurden mehrere Jahre lang in einigen anderen Sektoren, wie etwa Gebäude, elektrische Geräte oder Bürogeräte verfolgt. Solche Initiativen werden zusammen mit zunehmend sauberen und energieeffizienten Kraftfahrzeugen einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass das Ziel, die Energieeffizienz der EU bis 2020 um 20 % zu verbessern, erreicht wird.

Die Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften für das öffentliche Auftragswesen hinsichtlich einer Kosten-Nutzen-Analyse wie beispielsweise der Lebenszykluskosten wurde allgemein in dem Vorschlag der Kommission vom 20. Dezember 2011 für eine Überarbeitung der bestehenden Richtlinien über die öffentliche Auftragsvergabe[9] niedergelegt, insbesondere in Artikel 66 über die Zuschlagserteilung und in Artikel 67 über die Lebenszykluskostenrechnung. Zu den im vorgeschlagenen überarbeiteten Rechtsrahmen enthaltenen Änderungen zählt auch eine kohärentere Berücksichtigung von Umweltkriterien bei öffentlichen Vergabeentscheidungen in der EU.

Zwar wurden keine Belege dafür gefunden, dass die Richtlinie 2009/33/EG das Konzept des privaten Sektors für die Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge unmittelbar beeinflusst, doch gibt es gleichwohl Beispiele dafür, dass im privaten Sektor energieeffizientere Fahrzeuge angeschafft werden. Allerdings ist die Anschaffung energieeffizienter Fahrzeuge im privaten Sektor nur ein Aspekt des Fuhrparkmanagements. Die Beschaffung solcher Fahrzeuge kann dazu beitragen, die Kosten des Fuhrparkmanagements zu senken, insbesondere wenn die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten eines energieeffizienten Fahrzeugs geringer sind als die konventioneller Fahrzeuge. Das energieeffiziente Fuhrparkmanagement umfasst jedoch auch andere Elemente wie maximale Beladung, eine Verringerung der Leerfahrtanteile und umweltbewusstes Fahren. Viele Unternehmen mit einem großen Fuhrpark, z. B. Kurierdienstunternehmen wie DHL, TNT und UPS, verwalten daher ihren Fuhrpark so, dass der Energieverbrauch und damit die Emissionen gesenkt werden. Für derartige Unternehmen ist diese Verwaltung ihres Fuhrparks wirtschaftlich sinnvoll und darüber hinaus werden sie umfassenderen ökologischen

[8] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-42-inf02.pdf.

[9] KOM(2011) 896.

Anliegen, auch ihrer Kunden, gerecht. Es gibt verschiedene Beispiele für vorbildliche Praktiken in Bezug auf umweltfreundliches Fuhrparkmanagement in aller Welt.

In Finnland wurden die Ansätze der Richtlinie 2009/33/EG vom privaten Sektor übernommen. Die Beschaffungsempfehlungen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge wurden auch an große private Käufer, beispielsweise Käufer von Firmenwagen, übermittelt – nicht unbedeutend angesichts der Tatsache, dass fast ein Fünftel der verkauften Neuwagen in Finnland Firmenwagen sind.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Aufgrund der verspäteten Umsetzung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge in den meisten Mitgliedstaaten sind die Erfahrungen mit dieser Richtlinie noch begrenzt, was eine Herausforderung für die Bewertung ihrer Auswirkungen im Rahmen dieses Berichts darstellte. Verschärft wird diese Lage noch dadurch, dass die Mitgliedstaaten nicht zur Berichterstattung verpflichtet sind.

Zusätzliche Orientierungshilfe im Hinblick auf die Anwendung der verschiedenen in der Richtlinie genannten Optionen zur Berücksichtigung von Energieverbrauch, CO_2-Emissionen und Schadstoffemissionen bei der Fahrzeugbeschaffung erscheint notwendig. Zudem muss der noch neuartige Ansatz der finanziellen Bewertung gefördert werden. Die Mitgliedstaaten sollten diese Orientierungshilfe unter besonderer Beachtung ihrer einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bieten. Fernen sollten spezielle Schulungsmaßnahmen für das Personal in Betracht gezogen werden, das für die Durchführung der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zuständig ist.

Das „Clean Vehicle"-Portal gilt als wirksames Instrument für die Unterstützung der Behörden bei der Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge sowie in Bezug auf die mit dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen. Die Kommission wird das „Clean Vehicle"-Portal ausbauen, um den Erwartungen von öffentlichen und privaten Auftraggebern gerecht zu werden. Außerdem wird die Funktion des Portals zur Förderung der gemeinsamen Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge verbessert, einschließlich der weiteren Erleichterung enger Kontakte zwischen den zuständigen nationalen und regionalen Behörden in den 27 EU-Mitgliedstaaten und darüber hinaus.

Dadurch dürfte die Marktposition sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge gestärkt werden, so dass die Industrie von Größenvorteilen profitieren und wettbewerbsfähigere Produkte anbieten kann. Indem den Privatkunden verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet wird, können außerdem die Auswirkungen der ursprünglich unmittelbar auf den öffentlichen Sektor ausgerichteten Richtlinie 2009/33/EG auf Anschaffungen im beruflichen und privaten Bereich ausgeweitet werden.

Verschiedene Akteure, beispielsweise EU-Industrieverbände, könnten ähnlich wie der internationale Verband für das öffentliche Verkehrswesen (UITP) Leitlinien entwickeln, um diese Richtlinie stärker ins Bewusstsein ihrer Mitglieder zu rücken.

Die Kommission hat im Dezember 2012 eine Europäische Beobachtungsstelle zur Elektromobilität[10] (European Electro-mobility Observatory, EEO) eingerichtet, die die

[10] http://www.hyer.eu/publications/newsletters/hyer-update-december-2012/hyer-signs-european-electromobility-observatory-contract

einheitliche Erhebung und Verbreitung statistischer Schlüsseldaten zur Förderung der Elektromobilität (batteriebetriebene Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge) durch Regional- und Kommunalbehörden gewährleisten wird. Die EEO sollte zur Haupt-Informationsplattform der europäischen Regionen hinsichtlich der Förderung der Elektromobilität werden. Sie sollte ferner Informationen darüber bereitstellen, wie das öffentliche Auftragswesen auf lokaler Ebene die Entwicklung des Marktes für Elektrofahrzeuge oder Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge in Europa beeinflusst

Bei der für 2014 geplanten nächsten Überprüfung der Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge will die Kommission den Zusatznutzen der Richtlinie eingehend bewerten. In diesem Zusammenhang kann die Kommission die Möglichkeit in Betracht ziehen, diese Richtlinie zu straffen und ihre Anwendung dadurch zu vereinfachen. So könnten beispielsweise die Wahlmöglichkeiten auf der Ebene der Mitgliedstaaten durch Konzentration auf den einfachsten Ansatz für die durchzuführenden Berechnungen verringert werden. Dadurch würde eine mögliche Zersplitterung des Binnenmarktes durch die Auswahl unterschiedlicher Technologien vermieden. So böten sich für innovative Fahrzeugtechniken durch Bündelung der Nachfrage im Binnenmarkt bessere Bedingungen im Hinblick auf Größenvorteile. Auch könnten den Mitgliedstaaten eindeutige Berichterstattungspflichten auferlegt werden.