



---

**ANGENOMMENE TEXTE**

---

**P8\_TA(2018)0424**

**Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge \*\*\*I**

**Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2018 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))<sup>1</sup>**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

---

<sup>1</sup> Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A8-0321/2018).

## Abänderung 1

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) In ihrer Mitteilung „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“<sup>21</sup> betonte die Kommission die Notwendigkeit, die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor zu beschleunigen und die verkehrsbedingten Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen bis Mitte des Jahrhunderts auf einen klaren Kurs in Richtung null zu bringen, um die auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) in Paris 2015 eingegangenen Verpflichtungen der EU einhalten zu können. Auch die verkehrsbedingten **gesundheitsschädlichen** Luftschadstoffemissionen müssen unverzüglich erheblich verringert werden. Dies lässt sich über eine Reihe strategischer Maßnahmen erreichen, darunter auch die Vergabe öffentlicher Aufträge in Bezug auf saubere Fahrzeuge.

---

<sup>21</sup> COM(2016)0501.

## Abänderung 2

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Wie in der Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“<sup>23</sup> angekündigt wurde, gehört der vorliegende

#### *Geänderter Text*

(2) In ihrer Mitteilung „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“<sup>21</sup> betonte die Kommission die Notwendigkeit, die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor zu beschleunigen und die verkehrsbedingten Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen bis Mitte des Jahrhunderts auf einen klaren Kurs in Richtung null zu bringen, um die auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) in Paris 2015 eingegangenen Verpflichtungen der EU einhalten zu können. Auch die verkehrsbedingten **gesundheits- und umweltschädlichen** Luftschadstoffemissionen müssen unverzüglich erheblich verringert werden. Dies lässt sich über eine Reihe strategischer Maßnahmen erreichen, darunter auch **Maßnahmen, die eine Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel unterstützen, und** die Vergabe öffentlicher Aufträge in Bezug auf saubere Fahrzeuge.

---

<sup>21</sup> COM(2016)0501.

Vorschlag zu einem zweiten Paket von Vorschlägen, die den Übergang der EU zu emissionsarmer Mobilität fördern sollen. Dieses Paket, das im Rahmen der Mitteilung der Kommission „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ vorgelegt wird, umfasst eine Kombination angebots- und nachfrageseitiger Maßnahmen, die in der EU den Weg für eine emissionsarme Mobilität ebnen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Mobilitätsökosystems stärken sollen.

---

<sup>23</sup> COM(2017)0283.

### Abänderung 3

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

##### *Vorschlag der Kommission*

(5) Innovative neue Technologien tragen dazu bei, Fahrzeugemissionen zu verringern, und unterstützen *so* die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor. Eine schnellere Verbreitung emissionsarmer und -freier Straßenfahrzeuge *dürfte* zur Verringerung der Emissionen von CO<sub>2</sub> und bestimmten Schadstoffen (Partikel, Stickoxide und Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe) beitragen und die Wettbewerbsfähigkeit *sowie das* Wachstum der europäischen Unternehmen auf den immer bedeutender

Vorschlag zu einem zweiten Paket von Vorschlägen, die den Übergang der EU zu emissionsarmer Mobilität fördern sollen. Dieses Paket, das im Rahmen der Mitteilung der Kommission „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ vorgelegt wird, umfasst eine Kombination angebots- und nachfrageseitiger Maßnahmen, die in der EU den Weg für eine emissionsarme Mobilität ebnen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Mobilitätsökosystems stärken sollen. ***Die Förderung nachhaltiger Fahrzeuge und die Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel sollten gleichzeitig erfolgen, da auf diese Weise die Zahl der Fahrzeuge auf der Straße am schnellsten und kosteneffizientesten reduziert werden kann und folglich die Luftqualität verbessert werden kann und Emissionen reduziert werden können.***

---

<sup>23</sup> COM(2017)0283.

##### *Geänderter Text*

(5) Innovative neue Technologien tragen dazu bei, Fahrzeugemissionen ***und die Lärmbelastung*** zu verringern, und unterstützen ***gleichzeitig*** die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor. Eine schnellere Verbreitung emissionsarmer und -freier Straßenfahrzeuge ***wird*** zur Verringerung der Emissionen von CO<sub>2</sub> und bestimmten Schadstoffen (Partikel, Stickoxide und Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe) beitragen und ***dadurch die Luftqualität in Städten und anderen belasteten Regionen***

werdenden weltweiten Märkten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge **fördern.**

**verbessern und gleichzeitig zur Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum der europäischen Unternehmen auf den immer bedeutender werdenden weltweiten Märkten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge beitragen und den Ausbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe sicherstellen. Darüber hinaus muss der Grundsatz der Technologieneutralität allen Bemühungen zugrunde liegen, um ein von Wettbewerb geprägtes Umfeld sicherzustellen und zu fördern und weitere Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in diesem Bereich anzuregen. Um die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung zu verringern und die Luftqualitätsnormen der Union in städtischen und ländlichen Gebieten zu erfüllen, sind konkrete und ehrgeizige Strategien und Maßnahmen erforderlich, darunter die öffentliche Auftragsvergabe für emissionsarme Fahrzeuge.**

#### Abänderung 4

##### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5a) Die Schätzungen dazu, wann Preisparität zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen erzielt wird, reichen von 2020 bis 2028. Außerdem haben einige Erstausrüster (OEM) Beispiele für Preisparität für einige neue Modelle im Jahr 2020 genannt. Aufgrund der geringeren Betriebskosten batteriebetriebener Elektrofahrzeuge wird die Parität bei den Gesamtbetriebskosten vor der Parität beim Kaufpreis eintreten, normalerweise 2 bis 6 Jahre früher.**

#### Abänderung 5

##### Vorschlag für eine Richtlinie

## **Erwägung 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5b) Marktprognosen gehen davon aus, dass die Preise für saubere Fahrzeuge wie Elektrofahrzeuge in den 2020er-Jahren erheblich sinken werden und sie äußerst wettbewerbsfähig und sogar kostengünstiger im Betrieb werden als herkömmliche Fahrzeuge, insbesondere wenn man die Gesamtbetriebskosten berücksichtigt, da nicht nur die Kosten für Batterien sinken werden, sondern sich aufgrund geringerer Kraftstoffkosten und Wartungskosten im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Elektrofahrzeugs auch andere Kostensenkungen ergeben werden.***

## **Abänderung 6**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 5 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5c) Während die Union eine der führenden Regionen für Forschung und hochwertige Öko-Innovationen ist, beherbergt die Region Asien-Pazifik die größten Hersteller von Bussen und Batterien. Ebenso wird die weltweite Marktentwicklung bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen von den Märkten in China und den USA bestimmt, die zusammen etwa 60 % des Weltmarktes ausmachen, während auf die EU 28 % entfallen. Daher ist ein ehrgeiziger politischer Rahmen der EU erforderlich, um Innovationen zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der europäischen Industrie auf den wachsenden globalen Märkten für saubere Fahrzeuge und die damit verbundene technologische Infrastruktur voranzubringen.***

## **Abänderung 7**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 5 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5d) Die Union muss verstärkt Anreize für die technologische Entwicklung von nachhaltigen und recyclingfähigen Batterien setzen, bei deren Herstellung die Notwendigkeit berücksichtigt werden sollte, ihren ökologischen Fußabdruck zu minimieren.**

**Abänderung 8**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 5 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5e) Damit Batterien den Nachhaltigkeitszielen entsprechen, sollten sie innerhalb und außerhalb der Union mit minimalen Auswirkungen auf die Umwelt produziert werden, insbesondere was die Förderung von Rohstoffen angeht, die bei der Herstellung der Batterien verwendet werden. Die während des gesamten Produktionsprozesses verursachten Treibhausgasemissionen sollten berücksichtigt werden. Die Kommission sollte im Einklang mit der Überarbeitung der Richtlinie 2006/66/EG ehrgeizige Ziele im Hinblick auf die Recyclingfähigkeit von Batterien vorlegen.**

**Abänderung 9**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 6**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6) Der öffentliche Sektor kann durch seine Auftragsvergabe Märkte für innovative Güter und Dienstleistungen schaffen und stärken. In den Richtlinien 2014/24/EU<sup>24</sup> und 2014/25/EU<sup>25</sup> sind**

**(6) In Anbetracht der Tatsache, dass sich staatliche Ausgaben für Güter, Bau- und sonstige Dienstleistungen auf ca. 14 % des BIP belaufen, was jährlich etwa 1,8 Billionen EUR ausmacht, kann**

Mindeststandards für die öffentliche Auftragsvergabe festgelegt, mit denen der Erwerb von Gütern, Bau- und sonstigen Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und bestimmte öffentliche Versorgungsunternehmen harmonisiert wird. Insbesondere enthalten sie – auch in Bezug auf die Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge – allgemeine Schwellen für das Vertragsvolumen, ab dem öffentliche Aufträge dem Unionsrecht unterliegen.

*der* öffentliche Sektor durch seine Auftragsvergabe Märkte für innovative Güter und Dienstleistungen schaffen und stärken. In den Richtlinien 2014/24/EU<sup>24</sup> und 2014/25/EU<sup>25</sup> sind Mindeststandards für die öffentliche Auftragsvergabe festgelegt, mit denen der Erwerb von Gütern, Bau- und sonstigen Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und bestimmte öffentliche Versorgungsunternehmen **im Einklang mit den Umweltanforderungen an gekaufte Güter (einschließlich Fahrzeugen)** harmonisiert wird. Insbesondere enthalten sie – auch in Bezug auf die Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge – allgemeine Schwellen für das Vertragsvolumen, ab dem öffentliche Aufträge dem Unionsrecht unterliegen. **Um dieses Ziel zu erreichen, sollte die Richtlinie klare und transparente Vorgaben machen und eine einfache Berechnungsmethode für die Beschaffungsziele festlegen.**

---

<sup>24</sup> ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65.

<sup>25</sup> ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243.

---

<sup>24</sup> ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65.

<sup>25</sup> ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243.

## Abänderung 10

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6a) Die Verfügbarkeit von Lade- und Tankstelleninfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für alle Verkehrsbetriebe mit Fahrzeugen, die mit alternative Kraftstoffen betrieben werden, einschließlich für öffentliche Verkehrsmittel. Daher sollten die Aspekte der Förderung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für öffentliche Verkehrsmittel in der Richtlinie 2014/94/EU gestärkt werden. In Ermangelung einer Überarbeitung sollte die Kommission einen Aktionsplan für**

***Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ausarbeiten.***

## **Abänderung 11**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 6 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6b) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Verteilernetzbetreibern vorzuschreiben, eine kritische Mindestmasse an Ladestationen im öffentlichen Bereich mit freiem Zugang für alle Stromlieferanten zu besitzen, zu entwickeln, zu verwalten und zu betreiben, damit eine ausreichende Verfügbarkeit von Ladestationen sichergestellt ist.***

## **Abänderung 12**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 6 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6c) Die Mitgliedstaaten sollten darin bestärkt werden, Möglichkeiten zur Unterstützung des Betriebs und zur Senkung der Kosten des Betriebs von für öffentliche Dienstleistungen eingesetzten äußerst emissionsarmen Fahrzeugen zu erforschen, zum Beispiel indem sie für äußerst emissionsarme Fahrzeuge Befreiungen oder Reduzierungen bezüglich der Energiesteuer gewähren.***

## **Abänderung 13**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 8**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(8) Die im Rahmen der Bewertung**

**(8) Die im Rahmen der Bewertung**



vorgenommene Folgenabschätzung verdeutlicht die Vorteile einer unionsweiten Änderung des allgemeinen strategischen Konzepts für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere Fahrzeuge. Im Vergleich zur Internalisierung externer Kosten bei Entscheidungen über die Auftragsvergabe können Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe wirksamer dazu beitragen, die Verbreitung sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zu beschleunigen; gleichzeitig wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, bei allen Entscheidungen über die öffentliche Auftragsvergabe Umweltaspekte zu berücksichtigen. Ein solches Konzept ist aufgrund der mittel- und langfristigen Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen in Europa in vollem Umfang gerechtfertigt, soweit die öffentlichen Auftraggeber und Betreiber nicht zur Anwendung einer bestimmten Technologie verpflichtet werden.

vorgenommene Folgenabschätzung verdeutlicht die Vorteile einer unionsweiten Änderung des allgemeinen strategischen Konzepts für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere **und energieeffiziente** Fahrzeuge. Im Vergleich zur Internalisierung externer Kosten bei Entscheidungen über die Auftragsvergabe können Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe wirksamer dazu beitragen, die Verbreitung sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zu beschleunigen; gleichzeitig wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, bei allen Entscheidungen über die öffentliche Auftragsvergabe Umweltaspekte zu berücksichtigen. Ein solches Konzept ist aufgrund der mittel- und langfristigen Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen in Europa in vollem Umfang gerechtfertigt, soweit die Auftraggeber und Betreiber nicht zur Anwendung einer bestimmten Technologie verpflichtet werden.

## Abänderung 14

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

#### *Vorschlag der Kommission*

(9) Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Beschaffungsformen wie z. B. Leasing, Miete und Mietkauf von Fahrzeugen sowie auf Aufträge für öffentliche Straßenverkehrsdienste, die Personensonderbeförderung, die Bedarfspersonenbeförderung und die Anmietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrern sowie auf besondere Post- und Kurierdienste und Abfallentsorgungsdienste ist sichergestellt, dass alle relevanten Vergabeverfahren erfasst sind.

#### *Geänderter Text*

(9) Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Beschaffungsformen wie z. B. Leasing, Miete und Mietkauf **sowie Nachrüstung** von Fahrzeugen sowie auf Aufträge für öffentliche Straßenverkehrsdienste, die Personensonderbeförderung, die Bedarfspersonenbeförderung und die Anmietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrern sowie auf besondere Post- und Kurierdienste und Abfallentsorgungsdienste ist sichergestellt, dass alle relevanten Vergabeverfahren erfasst sind. **Bestehende Verträge sollten allerdings von dieser Richtlinie nicht rückwirkend berührt werden. Außerdem sollte die Kommission die Möglichkeiten**

*einer umweltfreundlichen Beschaffung bei anderen Verkehrsträgern prüfen.*

## Abänderung 15

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

*Vorschlag der Kommission*

(10) *Weitaus die meisten Interessengruppen befürworten eine Definition des Ausdrucks „saubere Fahrzeuge“, die der erforderlichen Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen leichter und schwerer Nutzfahrzeuge Rechnung trägt.* Um sicherzustellen, dass in der Union ausreichend Anreize zur Förderung der Verbreitung *emissionsarmer* und *-freier* Fahrzeuge auf dem Markt bestehen, sollten die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe für diese Fahrzeuge im Rahmen der vorliegenden Änderung mit den Unionsvorschriften zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen für die Zeit nach 2020<sup>26</sup> in Einklang gebracht werden. *Maßnahmen aufgrund der geänderten* Richtlinie werden zur Einhaltung der Anforderungen dieser Normen beitragen. Von einem ehrgeizigeren Ansatz für die öffentliche Auftragsvergabe *können* wichtige zusätzliche Marktimpulse ausgehen.

---

<sup>26</sup> COM(2017)0676.

*Geänderter Text*

(10) *Mit der geänderten Richtlinie soll zur Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen leichter und schwerer Nutzfahrzeuge beigetragen werden.* Um sicherzustellen, dass in der Union ausreichend Anreize zur Förderung der Verbreitung *emissionsfreier* und *-armer* Fahrzeuge auf dem Markt bestehen, sollten die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe für diese Fahrzeuge im Rahmen der vorliegenden Änderung mit den Unionsvorschriften zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen für die Zeit nach 2020<sup>26</sup> in Einklang gebracht werden. *Im Einklang mit dieser Richtlinie durchgeführte Maßnahmen* werden *auch* zur Einhaltung der Anforderungen dieser Normen beitragen *und den Aufbau der zugehörigen Ladeinfrastruktur erleichtern.* Von einem ehrgeizigeren Ansatz für die öffentliche Auftragsvergabe *werden* wichtige zusätzliche Marktimpulse ausgehen.

---

<sup>26</sup> COM(2017)0676.

## Abänderung 16

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*(10a) Zur Verbesserung der Luftqualität in den Kommunen ist es unabdingbar, dass die Verkehrsflotte erneuert wird,*

*Geänderter Text*

*sodass sie dem Standard für saubere Fahrzeuge entspricht. Zudem erfordern die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft, dass die Lebensdauer von Produkten verlängert wird. Daher sollten auch Fahrzeuge, die auf den Standard für saubere Fahrzeuge nachgerüstet wurden, auf die Erfüllung der in Tabelle 4 und 5 des Anhangs festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe angerechnet werden.*

## **Abänderung 17**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(10b) Auch emissionsfreie Fahrzeuge können aufgrund des Verfahrens zur Herstellung der Bestandteile und des Maßes der Recyclingfähigkeit oder der Effizienz der Kraftstoffherzeugung einen beträchtlichen ökologischen Fußabdruck hinterlassen. Daher sollten Technologien, mit denen auf diese Herausforderung eingegangen wird, wie nachhaltige und recyclingfähige Batterien, im Hinblick auf die Erfüllung der in Tabelle 4 und 5 des Anhangs festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe mehr Unterstützung erfahren. Forschung und Entwicklung in Bezug auf diese Technologien sollte auch im Rahmen anderer strategischer Maßnahmen der Union gefördert werden.*

## **Abänderung 18**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(10c) Die Bilanzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sollte auf einem „Well-to-Wheel“-Ansatz (von der Quelle bis zum*

*Rad) beruhen, um der gesamten Kraftstofflieferkette von der Kraftstoffgewinnung bis zum Auspuff Rechnung zu tragen. So wird eine genauere Bilanz der gesamten Emissionen eines bestimmten Fahrzeugs ermöglicht. Daher sollte die Kommission spätestens am 31. Dezember 2022 die Methode zur Erfassung der Emissionen von der Quelle bis zum Rad festlegen.*

## Abänderung 19

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

#### *Vorschlag der Kommission*

(11) **Leichte** und schwere Nutzfahrzeuge unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Nutzungszwecke und ihrer Marktreife, und die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe sollten diesen Unterschieden Rechnung tragen. **Die Folgenabschätzung ergab**, dass es **einen zusätzlichen Nutzen hätte, ein auf alternative Kraftstoffe gestütztes Konzept anzuwenden, bis die von der Kommission für die Zukunft vorgesehenen technologieneutralen Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge auf Unionsebene festgelegt sind. Zudem wurde in der Folgenabschätzung festgestellt, dass die Märkte** für emissionsarme und -freie Stadtbusse **bereits einen hohen Reifegrad aufweisen**, während sich die Märkte für emissionsarme und -freie Lkw noch in **einem früheren Entwicklungsstadium** befinden.

## Abänderung 20

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(11) **Zwei und dreirädrige Fahrzeuge und leichte** und schwere Nutzfahrzeuge unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Nutzungszwecke und ihrer Marktreife, und die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe sollten diesen Unterschieden Rechnung tragen. **Zudem sollte anerkannt werden**, dass es **bei den Märkten** für emissionsarme und -freie Stadtbusse **in letzter Zeit Fortschritte gab**, während sich die Märkte für emissionsarme und -freie Lkw noch in **der Anfangsphase der Entwicklung** befinden.

***(11a) Das Potenzial zur Reduzierung der Emissionen mittels der öffentlichen Auftragsvergabe allein ist beschränkt, und auf den öffentlichen Verkehr entfällt nur ein kleiner Anteil der verkehrsbedingten Emissionen. Die Mitgliedstaaten sollten daher dazu angehalten werden, den Kauf sauberer Fahrzeuge durch andere Flottenbesitzer wie Taxi-, Mietwagen- und Ride-Pooling-Unternehmen zu regulieren.***

## Abänderung 21

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

#### *Vorschlag der Kommission*

(12) Durch die Festlegung von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten bis 2025 **und** 2030 sollten Investoren auf Märkten, in denen Investitionen in eine emissionsarme und -freie Mobilität erforderlich sind, größere politische Sicherheit erhalten. Die Mindestziele unterstützen die Schaffung von Märkten in der gesamten Union. Die Bestimmungen sehen einen Zeitraum für die Anpassung der öffentlichen Vergabeverfahren vor und senden ein klares Marktsignal aus. Wie in der Folgenabschätzung festgestellt wurde, setzen sich die Mitgliedstaaten in Abhängigkeit von ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Dringlichkeit des Problems zunehmend selbst Ziele. Für die einzelnen Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Pro-Kopf-BIP) und der Schadstoffexposition (Bevölkerungsdichte in Städten) unterschiedliche Ziele festgelegt werden. Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe sollten durch die Verpflichtung der öffentlichen Auftraggeber und Betreiber ergänzt werden, relevante Energie- und Umweltaspekte in allen ihren

#### *Geänderter Text*

(12) Durch die Festlegung von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten, **die** bis 2025 **bzw.** 2030 **erfüllt werden müssen**, sollten Investoren auf Märkten, in denen Investitionen in eine emissionsarme und -freie Mobilität erforderlich sind, größere politische Sicherheit erhalten. Die Mindestziele unterstützen die Schaffung von Märkten in der gesamten Union. Die Bestimmungen sehen einen Zeitraum für die Anpassung der öffentlichen Vergabeverfahren vor und senden ein klares Marktsignal aus. Wie in der Folgenabschätzung festgestellt wurde, setzen sich die Mitgliedstaaten in Abhängigkeit von ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Dringlichkeit des Problems zunehmend selbst Ziele. Für die einzelnen Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Pro-Kopf-BIP) und der Schadstoffexposition (Bevölkerungsdichte in Städten) unterschiedliche Ziele festgelegt werden. Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe sollten durch die Verpflichtung der öffentlichen Auftraggeber und Betreiber ergänzt werden, relevante Energie- und

Vergabeverfahren zu berücksichtigen. Die territoriale Folgenabschätzung für diese geänderte Richtlinie hat ergeben, dass die Folgen in allen Regionen der Union gleichermaßen spürbar sein werden.

Umweltaspekte in allen ihren Vergabeverfahren zu berücksichtigen. Die territoriale Folgenabschätzung für diese geänderte Richtlinie hat ergeben, dass die Folgen in allen Regionen der Union gleichermaßen spürbar sein werden.

## **Abänderung 22**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) In seiner Empfehlung vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie<sup>10a</sup> forderte das Europäische Parlament die Mitgliedstaaten auf, im Wege der Anschaffung von emissionsfreien und äußerst emissionsarmen Fahrzeugen durch die öffentlichen Behörden – entweder für ihren eigenen Bestand oder für (halb-)öffentliche Car-Sharing-Programme – den Umweltschutz bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu fördern und die Neuzulassungen von CO<sub>2</sub> ausstoßenden Fahrzeugen bis 2035 nach und nach auf null zurückzuführen.***

---

<sup>10a</sup> ABl. C 298 vom 23.8.2018, S. 140.

## **Abänderung 23**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(13) Die größte Wirkung lässt sich erzielen, wenn die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere Fahrzeuge gezielt in Gebieten erfolgt, die eine vergleichsweise hohe Luftverschmutzung aufweisen. Die

(13) Die größte Wirkung lässt sich erzielen, wenn die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere Fahrzeuge gezielt in Gebieten erfolgt, die eine vergleichsweise hohe Luftverschmutzung **und Lärmbelastung**

Behörden der Mitgliedstaaten werden aufgefordert, sich bei der Umsetzung ihrer nationalen Mindestziele besonders auf diese Gebiete zu konzentrieren und die damit verbundenen Maßnahmen in ihren Berichten im Rahmen dieser geänderten Richtlinie zu melden.

aufweisen. Die Behörden der Mitgliedstaaten werden aufgefordert, sich bei der Umsetzung ihrer nationalen Mindestziele besonders auf diese Gebiete zu konzentrieren und die damit verbundenen Maßnahmen in ihren Berichten im Rahmen dieser geänderten Richtlinie zu melden. ***Um eine unverhältnismäßig hohe Belastung der Behörden zu vermeiden und die potenziellen Ergebnisse dieser Richtlinie zu optimieren, sollte den Behörden eine angemessene technische Unterstützung zur Verfügung gestellt werden.***

## Abänderung 24

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(13a) Die geänderte Richtlinie sollte zu einer Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen und zur Förderung eines sauberen öffentlichen Straßenverkehrs beitragen. Dabei sollte vermieden werden, dass die Entwicklung von sauberen Verkehrsträgern außerhalb des Straßenverkehrs wie Straßenbahnen und Metrozügen unterbleibt.***

## Abänderung 25

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(13b) Die in dieser Richtlinie festgelegten Schwellenwerte lassen sich ohne die Entwicklung von marktfähigen und technisch ausgereiften Produkten nur schwer umsetzen. Damit die Informationen über die Fortschritte regelmäßig aktualisiert werden, sollte die Kommission alle zwei Jahre einen Bericht vorlegen, in dem beurteilt wird, ob***

**marktfähige Lösungen für saubere Fahrzeuge vorhanden sind. Ferner sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten größere finanzielle und nicht finanzielle Beiträge erbringen, damit solche sauberen Fahrzeuge schneller auf den Markt gebracht werden.**

## **Abänderung 26**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(13c) In Anbetracht der erheblichen Unterschiede beim finanziellen Spielraum privater Verkehrsbetriebe für die Einführung potenziell teurerer Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffe betrieben werden, sollten Mechanismen bereitgestellt werden, um für gleiche Ausgangsbedingungen zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsbetrieben bei Ausschreibungs- und Bietverfahren zu sorgen und sicherzustellen, dass die Kosten für die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe nicht an lokale Behörden, insbesondere in kleineren Kommunen, weitergereicht werden oder zu einer Externalisierung der anfallenden höheren Kosten durch höhere Fahrpreise, höhere lokale Steuern oder die Einschränkung der öffentlichen Verkehrsdienste führen.**

## **Abänderung 27**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(15) Die Berichterstattung über die öffentliche Auftragsvergabe im Rahmen dieser geänderten Richtlinie sollte einen

(15) Die Berichterstattung über die öffentliche Auftragsvergabe im Rahmen dieser geänderten Richtlinie sollte einen



klaren Marktüberblick bieten, um eine wirksame Überwachung der Umsetzung zu ermöglichen. Sie sollte mit einem **Zwischenbericht** im Jahr 2023 beginnen, an den sich im Jahr 2026 und danach alle drei Jahre ein umfassender Bericht über die Umsetzung der Mindestziele anschließt. Um den Verwaltungsaufwand der einzelnen öffentlichen Stellen zu verringern und einen aussagekräftigen Marktüberblick zu erhalten, sollte die Berichterstattung auf möglichst einfache Weise erfolgen. **Die Kommission wird dafür sorgen, dass bei der Berichterstattung über emissionsarme, emissionsfreie und mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge der Union vollständig zugrunde gelegt wird. Spezifische Codes im Gemeinsamen Vokabular für öffentliche Aufträge werden die Registrierung und Überwachung im Rahmen der Datenbank Tender Electronic Daily (TED) unterstützen.**

klaren Marktüberblick bieten, um eine wirksame Überwachung der Umsetzung zu ermöglichen. Sie sollte mit einem **vorläufigen Bericht der Mitgliedstaaten an die Kommission** im Jahr 2023 beginnen, **der im Rahmen der Berichte gemäß den Rechtsakten der Union über die öffentliche Auftragsvergabe und über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste vorgelegt wird** und an den sich **erstmalig** im Jahr 2026 und danach alle drei Jahre ein umfassender Bericht über die Umsetzung der Mindestziele anschließt. Um den Verwaltungsaufwand der einzelnen öffentlichen Stellen zu verringern und einen aussagekräftigen Marktüberblick zu erhalten, sollte die Berichterstattung auf möglichst einfache Weise erfolgen. **Diese Berichte sollten Informationen über die zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG unternommenen Schritte enthalten und den Kategorien des Gemeinsamen Vokabulars für öffentliche Aufträge der Union entsprechen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßig Berichte über die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG vorlegen. Die Kommission sollte auch prüfen, ob Baumaschinen in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/33/EG einbezogen werden könnten und gegebenenfalls eine Methode für die Definition von „sauberen Baumaschinen“ festlegen.**

## Abänderung 28

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(15a) Damit die zukünftige Politikgestaltung in der Branche fundierter erfolgen kann, indem eine genauere Bilanz der gesamten**

*Emissionen eines bestimmten Fahrzeugs bereitgestellt wird, bei der die gesamte Wertschöpfungskette erfasst wird, sollte die Kommission eine Methode für die Erfassung der CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen von der Quelle bis zum Rad vorschlagen. Diese Emissionen sollten berücksichtigt werden, wenn die Kommission eine Überprüfung der Richtlinie 2009/33/EG und anderer einschlägiger Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit alternativen Kraftstoffen durchführt.*

## Abänderung 29

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16

#### *Vorschlag der Kommission*

(16) Durch gezielte öffentliche Fördermaßnahmen auf nationaler und EU-Ebene kann die Verbreitung sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zusätzlich unterstützt werden. Dazu zählen ein besserer Wissensaustausch und die Abstimmung der Vergabeverfahren, da diese es ermöglichen, durch **möglichst großmaßstäbliche Maßnahmen** Kosten zu sparen und Einfluss auf den Markt zu nehmen. Staatliche Beihilfen für die Entwicklung der für den Vertrieb alternativer Kraftstoffe notwendigen Infrastrukturen sind nach den Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020<sup>27</sup> zulässig. Für diese staatlichen Beihilfen gelten jedoch auch weiterhin die Bestimmungen des Vertrags, insbesondere die Artikel 107 und 108.

---

<sup>27</sup> ABl. C 200 vom 28.6.2014, S. 1.

#### *Geänderter Text*

(16) Durch gezielte öffentliche Fördermaßnahmen auf nationaler und EU-Ebene kann die Verbreitung sauberer Fahrzeuge auf dem Markt zusätzlich unterstützt werden. Dazu zählen ein besserer Wissensaustausch und die Abstimmung der Vergabeverfahren, da diese es ermöglichen, durch **Maßnahmen in ausreichend großem Umfang** Kosten zu sparen und Einfluss auf den Markt zu nehmen. **Ebenso zu fördern sind regionale Pilotprojekte, gerade dort, wo es um die Verknüpfung ländlicher und städtischer Räume geht.** Staatliche Beihilfen für die Entwicklung der für den Vertrieb alternativer Kraftstoffe notwendigen Infrastrukturen sind nach den Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020<sup>27</sup> zulässig. Für diese staatlichen Beihilfen gelten jedoch auch weiterhin die Bestimmungen des Vertrags, insbesondere die Artikel 107 und 108.

---

<sup>27</sup> ABl. C 200 vom 28.6.2014, S. 1.

## **Abänderung 30**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(16a) Damit Emissionen und Luftschadstoffe weiter reduziert werden, sollten die Mitgliedstaaten, sofern angebracht, dazu angehalten werden, unterschiedliche Anreize und Mechanismen für die Entwicklung der Flotten in anderen als den in der geänderten Richtlinie geregelten Sektoren anzuwenden.**

## **Abänderung 31**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(16b) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Kosten für die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe nicht an lokale Behörden weitergereicht werden und dass ausreichende finanzielle Ressourcen für öffentliche Auftraggeber zur Verfügung gestellt werden.**

## **Abänderung 32**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(16c) Gezielte Unterstützungsmaßnahmen für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf saubere Fahrzeuge sind unverzichtbar. Um zur Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie beizutragen, müssen die Mitgliedstaaten ihre finanziellen und**

*nichtfinanziellen Anreize ausweiten, um die Markteinführung sauberer Fahrzeuge zu beschleunigen.*

### **Abänderung 33**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(16d) Die Festlegung von Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe für leichte und schwere Nutzfahrzeuge durch diese Richtlinie wird zusätzliche Finanzmittel für öffentliche Auftraggeber erforderlich machen. Daher sollte dies bei der Haushalts- und Finanzpolitik der Union nach 2020 berücksichtigt werden, damit ausreichende finanzielle Unterstützung für öffentliche Auftraggeber zur Verfügung gestellt wird. Dies sollte sich im zukünftigen mehrjährigen Finanzrahmen und den Vorschriften für tragfähige Finanzen und Finanzinstitute der Union widerspiegeln.***

### **Abänderung 34**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(16e) Damit die Behörden Anreize zum Kauf sauberer Fahrzeuge erhalten und die Mitgliedstaaten in den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe investieren, dabei jedoch auch das Risiko vermieden wird, dass derartige Käufe zu höheren Preisen für die Fahrgäste führen, sollte durch die Haushalts- und Finanzpolitik der Union nach 2020 Unterstützung für öffentliche Auftraggeber bereitgestellt werden. Das sollte sich im zukünftigen mehrjährigen Finanzrahmen und den Vorschriften für tragfähige Finanzen und Finanzinstitute***

*der Union widerspiegeln. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die finanziellen und nicht finanziellen Anreize ausweiten und Umweltprüfungen in Erwägung ziehen, um die Markteinführung sauberer Fahrzeuge zu beschleunigen. Diese Bemühungen werden die hohen Ausgangsinvestitionen für infrastrukturelle Veränderungen reduzieren und die Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen unterstützen.*

## **Abänderung 35**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 f (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(16f) Im derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) hat die Union eine Reihe verschiedener Mittel vorgesehen, um die Mitgliedstaaten, die lokalen Behörden und die betroffenen Akteure beim Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität zu unterstützen. Für den Zeitraum 2014–2020 hat die Union 13,7 Mrd. EUR aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds für die Finanzierung der städtischen Mobilität vorgemerkt. Über Horizont 2020, das Forschungsprogramm der Union, werden insgesamt rund 200 Mio. EUR für städtische Mobilität und 650 Mio. EUR für intelligente Städte bereitgestellt, während über die Fazilität „Connecting Europe“ rund 200 Mio. EUR für Ausschreibungen im Zusammenhang mit städtischen Knotenpunkten bereitgestellt werden. Im Rahmen des nächsten MFR sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten weiterhin Projekte zur nachhaltigen Mobilität in der Stadt unterstützen und die erforderlichen Synergien zwischen den verschiedenen Finanzierungsquellen und -programmen verstärken. Insbesondere müssen die Verbindungen zwischen der städtischen*

*Mobilität, der neuen Digitalen Agenda und der Energieunion gestärkt werden, wie etwa die Möglichkeit der Fazilität „Connecting Europe“ zur Finanzierung von Synergieprojekten mit einem zusätzlichen Kofinanzierungsanteil für Verkehrsprojekte mit Energie- und Telekommunikationselementen, die ein enormes Potenzial für städtische Projekte bieten.*

### **Abänderung 36**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 16 g (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(16g) Ein gezielterer Einsatz von Finanzierungsinstrumenten der Union wie dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen oder der Fazilität für umweltfreundlicheren Verkehr durch die Europäische Investitionsbank, die zur Finanzierung von Flotten und Ausrüstung beitragen kann, sollte gefördert werden. Zu diesem Zweck sollte die Verfügbarkeit technischer und finanzieller Beratungsdienste für lokale Behörden und Betreiber, beispielsweise über das Europäische Investitionsberatungszentrum, JASPERS, JESSICA oder die Übersicht über Finanzierungsinstrumente FI-Compass, verbessert werden, um ihre institutionelle Kapazität und die Vorbereitung und Durchführung von Projekten zu stärken und eine optimierte Nutzung von Unionsmitteln und -finanzierungsinstrumenteneinschließlich der Reduzierung des Risikos innovativer Angebote zu erreichen.*

### **Abänderung 37**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 16 h (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(16h) Außerdem sollte den Behörden nahegelegt werden, Fahrzeuge nach den in Artikel 82 der Richtlinie 2014/25/EU beschriebenen Kriterien des wirtschaftlich günstigsten Angebots („MEAT“) zu beschaffen, wobei die Kosteneffizienz über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs sowie ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen sind.**

### **Abänderung 38**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 i (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(16i) Um die Wirkung von Investitionen zu maximieren, müssen Mobilität und Stadtplanung besser koordiniert werden, beispielsweise durch den Einsatz nachhaltiger städtischer Mobilitätspläne (SUMP). SUMP sind Pläne, die über einzelne Politikbereiche hinweg und in Zusammenarbeit mit verschiedenen Regierungsebenen entwickelt werden und bei denen verschiedene Verkehrsträger, Straßenverkehrssicherheit, Güterverkehr, Mobilitätsmanagement und intelligente Verkehrssysteme kombiniert werden. SUMP können bei der Erreichung der Ziele der Union in Bezug auf die Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm und Luftverschmutzung eine wichtige Rolle spielen. Daher sollte die Anwendung von SUMP ein wichtiges Element sein, das bei der Finanzierung von Projekten der Union im Bereich des städtischen Verkehrs, einschließlich der Umsetzung dieser geänderten Richtlinie, berücksichtigt werden sollte. In diesem Zusammenhang sollte die Kommission den zuständigen Behörden die erforderliche beratende und technische Unterstützung bei der Entwicklung von SUMP unter voller Berücksichtigung des**

*Subsidiaritätsprinzips gewähren.*

## **Abänderung 39**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16 j (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(16j) Die öffentliche Auftragsvergabe unterstützt nicht nur die Einführung von sauberen Fahrzeugen, sondern bringt auch neue Formen der Mobilität voran. Während Anreize für saubere Fahrzeuge geschaffen werden, wird sich der Ausbau der Infrastruktur in städtischen Gebieten beschleunigen, und die Digitalisierung wird die Effizienz des Personen- und Güterverkehrs optimieren. Multimodale und geteilte Mobilität sowie integrierte Fahrscheinsysteme sind entscheidend für den Übergang zu „Mobilität als Dienstleistung“.***

## **Abänderung 40**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(17) Um die Ziele dieser Richtlinie zu erreichen, sollte der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Bitte Datum des Inkrafttretens einfügen] die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge zu aktualisieren. Dieser Zeitraum sollte sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge verlängern, soweit das Europäische Parlament oder der Rat einer solchen Verlängerung nicht widersprechen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren***

***entfällt***



***vorbereitenden Arbeiten – auch auf Sachverständigenebene – angemessene Konsultationen durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.***

## **Abänderung 41**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(18a) Im Einklang mit der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>1a</sup> sollte der Weiterverfolgung der Auswirkungen der Rechtsvorschriften der Union besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Bewertung der Richtlinie 2009/33/EG sollte die Grundlage für die Folgenabschätzung der Optionen für zukünftige Maßnahmen liefern. Daher sollte die Kommission ausgehend von den besten und neuesten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen beurteilen, ob die Richtlinie überarbeitet werden muss, wobei CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen von der Quelle bis zum Rad zu berücksichtigen sind, um Transparenz und Rechenschaftspflicht bezüglich der Erfüllung der Politikziele sicherzustellen, und sollte bei Bedarf die notwendigen Verbesserungen vorschlagen. Sofern angebracht sollte die Kommission in diesem Zusammenhang auch andere einschlägige Rechtsvorschriften in Verbindung mit alternativen Kraftstoffen überprüfen.***

---

**Abänderung 42**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 18 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(18b) Ein Großteil der öffentlichen Auftragsvergabe im Bereich öffentlicher Verkehr findet im Rahmen lokaler öffentlicher Verkehrsbetriebe statt, die sich im Allgemeinen in den Händen von lokalen Gebietskörperschaften mit begrenzten finanziellen Mitteln befinden. Bestimmungen über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge sollten daher weder zu einer erheblichen zusätzlichen finanziellen Belastung noch zu einer Externalisierung der anfallenden höheren Kosten durch höhere Fahrpreise, höhere lokale Steuern oder eine Einschränkung der öffentlichen Verkehrsdienste führen.***

**Abänderung 43**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 18 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(18c) Die Union muss Unionshersteller vor unfairem Wettbewerb in Drittländern schützen, in denen Unionshersteller keinen Zugang zu öffentlichen Ausschreibungen für den Kauf, das Leasing, die Miete oder den Mietkauf von Straßenfahrzeugen haben. Daher sollte die Kommission unfaire Wettbewerbspraktiken in Drittländern analysieren und die entsprechenden Maßnahmen ergreifen, um den Schutz der europäischen Industrie sicherzustellen.***

**Abänderung 44**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Überschrift

*Vorschlag der Kommission*

Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität

*Geänderter Text*

Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge **bei der öffentlichen Auftragsvergabe** zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität

**Abänderung 45**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 1 – Absatz 1

*Derzeitiger Wortlaut*

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.

*Geänderter Text*

**(1a) Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:**

„Gemäß dieser Richtlinie sind die Auftraggeber und bestimmte Betreiber dazu verpflichtet, beim Kauf, **beim Leasing, bei der Anmietung oder dem Mietkauf** 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.“

**Abänderung 46**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 2 – Absatz 1

*Derzeitiger Wortlaut*

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.

**Abänderung 47**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 3 – Absatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

Diese Richtlinie gilt für Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder **den Mietkauf** von Straßenfahrzeugen

**Abänderung 48**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1b) Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:**

„Die Mitgliedstaaten können den Kauf, **das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf** 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.“

*Geänderter Text*

Diese Richtlinie gilt für Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung, **den Mietkauf** oder **die Nachrüstung** von Straßenfahrzeugen

*Geänderter Text*

**ca) durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Europäischen Union.**

## Abänderung 49

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. „sauberes Fahrzeug“

4. „sauberes Fahrzeug“ **ein Fahrzeug, unabhängig von der Klasse, das mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben wird, ausgenommen Biokraftstoffe, die nicht aus den in Anhang IX Teil A der Richtlinie 2018/... (Richtlinie über erneuerbare Energien II) aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden oder die aus Palmöl hergestellt werden, und einschließlich Hybridfahrzeugen, bei denen Elektrizität nur für einen Teil der betrieblichen Nutzung eingesetzt wird, emissionsarmen Fahrzeugen und emissionsfreien Fahrzeugen. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor dürfen die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb\*\* als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte\*\*\* höchstens 80 % betragen.**

a) **ein Fahrzeug der Klasse M1 oder M2, dessen Auspuffemissionen höchstens dem in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Wert in CO<sub>2</sub> g/km entsprechen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen, oder**

b) **ein Fahrzeug der Klasse N1, dessen Auspuffemissionen höchstens dem in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Wert in CO<sub>2</sub> g/km entsprechen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in Tabelle 2 des Anhangs angegebenen Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen, oder**

c) *ein Fahrzeug der Klasse M3, N2 oder N3 gemäß Tabelle 3 des Anhangs.*“

---

\* *Dies muss durch einen Vertrag über die Beschaffung oder andere Möglichkeiten des Zugangs zu diesem Biokraftstoff nachgewiesen werden.*

\*\* *Emissionen ultrafeiner Partikel (PN) im praktischen Fahrbetrieb in #/km Stickoxide in mg/km (NO<sub>x</sub>), gemessen gemäß der geltenden Fassung der Verordnung (EU) 2017/1151, Anhang IIIA.*

\*\*\* *Der geltende Emissionsgrenzwert gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.*

## **Abänderung 50**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4a.** *„emissionsfreies Fahrzeug“ ein Fahrzeug ohne CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und Feinstaub-Auspuffemissionen.*

## **Abänderung 51**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 4 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4b.** *„emissionsarmes Fahrzeug“ ein Fahrzeug mit maximalen Emissionen gemäß Tabelle 2 des Anhangs.*

## **Abänderung 52**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 4 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4c. „auf den Standard für saubere Fahrzeuge nachgerüstetes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, dessen Motor auf den Standard eines sauberen Fahrzeugs im Sinne von Absatz 1 Nummer 4 nachgerüstet wurde. Bei einem nachgerüsteten Motor, der mit Biokraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetischen Kraftstoffen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben wird, muss das Fahrzeug die aktuellen Euronormen oder nachfolgende Normen erfüllen.**

## **Abänderung 53**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 4a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4) Folgender Artikel 4a wird eingefügt:**

**entfällt**

**„Artikel 4a**

### **Befugnisübertragung**

**Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 8a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Tabelle 3 des Anhangs durch Ergänzung von Schwellenwerten für die CO<sub>2</sub>-Auspuff- und Luftschadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen zu aktualisieren, sobald die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf Unionsebene in Kraft getreten sind.“**

## Abänderung 54

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 5 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Kauf, Leasing, Miete **oder** Mietkauf von Straßenfahrzeugen und öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene sowie öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 dieser Richtlinie den Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe entsprechen, die in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge in Tabelle 4 des Anhangs und in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge in Tabelle 5 des Anhangs festgelegt sind.

### *Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Kauf, Leasing, Miete, Mietkauf von Straßenfahrzeugen **oder die Nachrüstung dieser Fahrzeuge auf den Standard für saubere Fahrzeuge** und öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene sowie öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 dieser Richtlinie den Mindestzielen für die öffentliche Auftragsvergabe entsprechen, die in Bezug auf **saubere** leichte Nutzfahrzeuge in Tabelle 4 des Anhangs und in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge in Tabelle 5 des Anhangs festgelegt sind.

## Abänderung 55

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

### *Vorschlag der Kommission*

### *Geänderter Text*

**1a. Für die Berechnung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe ist das zu berücksichtigende Datum der öffentlichen Beschaffung das Datum, an dem das öffentliche Vergabeverfahren durch die Unterzeichnung des Vertrags abgeschlossen wird.**

**Die Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe werden als Durchschnitt aller Verträge berechnet, die zwischen dem Tag nach dem Tag der Umsetzung dieser Richtlinie und dem 31. Dezember 2024 für den ersten Bezugszeitraum und vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember**



**2029 für den zweiten Bezugszeitraum geschlossen wurden.**

**Falls für den Bezugszeitraum ab dem 1. Januar 2030 nicht rechtzeitig neue Ziele festgelegt werden, gelten weiterhin die für 2030 festgelegten Ziele.**

## **Abänderung 56**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 5 – Absatz 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**1b. Um die Ziele für die öffentliche Auftragsvergabe zu erfüllen, vergeben die Auftraggeber ihre Aufträge auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots im Sinne von Artikel 82 der Richtlinie 2014/25/EU. Bei der Festlegung der Ausschreibungsbedingungen sollte der Schwerpunkt nicht nur auf den Gesamtbetriebskosten liegen, sondern auch auf anderen Fahrzeugcharakteristika wie Zugänglichkeit, Einfügung in das Stadtbild, Lärmpegel, Energieeffizienz, Recyclingfähigkeit von Batterien und Fahrzeugkomponenten.**

## **Abänderung 57**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5a) Folgender Artikel wird eingefügt:**

**„Artikel 5a**

**Finanzielle Ressourcen**

**1. Die Mitgliedstaaten stellen ausreichende Finanzierungsinstrumente**

*für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge und den Aufbau der zugehörigen Infrastruktur auf ihrem Hoheitsgebiet zur Verfügung. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt nach einer eingehenden Beurteilung des Finanzbedarfs der Behörden und der Auftraggeber in Verbindung mit den auf nationaler Ebene festgelegten Zielvorgaben für die öffentliche Auftragsvergabe.*

*2. Die Union stellt zusätzliche Finanzierungsinstrumente zur Verfügung, um die Einführung sauberer Fahrzeuge und den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur in den Mitgliedstaaten zu unterstützen.“*

## **Abänderung 58**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu)  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(5b) Folgender Artikel wird eingefügt:  
„Artikel 5b*

*Aktionsplan für alternative Kraftstoffe für öffentliche Verkehrsmittel*

*1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 31. Dezember 2020 einen Aktionsplan vor, um die Einrichtung von Lade- und Tankstelleninfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, die sich im Besitz von Verkehrsunternehmen befinden, sowohl in ihren eigenen Betriebshöfen und Wartungsbereichen als auch im öffentlichen Raum zu beschleunigen.*

*2. Der Aktionsplan beinhaltet Informationen zu verfügbaren Finanzierungsinstrumenten der Union sowie eine Erläuterung der Verfahren, die erforderlich sind, um eine solche Unterstützung zu erhalten, einschließlich ihres Bezugs zu geltenden EU-*

*Regelungen für staatliche Beihilfen.*

*3. Der Bericht enthält außerdem eine Bewertung der Frage, wie Finanzierungsinstrumente der Union überarbeitet werden können, um öffentlichen Verkehrsbetrieben aller Größen für die Ersetzung ihrer Fahrzeuge Förderpriorität einzuräumen.“*

## **Abänderung 59**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 c (neu)**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 5 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(5c) Folgender Artikel wird eingefügt:*

*„Artikel 5c*

*Unionsplattform für die grenzüberschreitende und gemeinsame Beschaffung emissionsarmer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge*

*Um die Erreichung der im Anhang dieser Richtlinie festgelegten Ziele zu erleichtern und Größenvorteile zu erzielen, richtet die Kommission eine Unionsplattform für die grenzüberschreitende und gemeinsame Beschaffung emissionsarmer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ein. Die in Artikel 3 genannten öffentlichen Auftraggeber und Betreiber können sich an dieser Plattform für die gemeinsame Beschaffung von Fahrzeugen beteiligen. Die Kommission stellt sicher, dass die Plattform öffentlich zugänglich ist und alle an der Bündelung ihrer Ressourcen interessierten Parteien wirksam zusammenführt. Um die Ausarbeitung und Durchführung solcher gemeinsamen Beschaffungen zu erleichtern, leistet die Kommission technische Hilfe und entwickelt Vorlagen für Kooperationsvereinbarungen. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 8a zu erlassen, um die*

**Abänderung 60**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 8a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(7) Ein neuer Artikel 8a wird eingefügt:**

**entfällt**

**„Artikel 8a**

***Ausübung der Befugnisübertragung***

***1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.***

***2. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 4a genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Tag des Inkrafttretens] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.***

***3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im***

***Beschluss über den Widerruf  
angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam.  
Die Gültigkeit von delegierten  
Rechtsakten, die bereits in Kraft sind,  
wird von dem Beschluss über den  
Widerruf nicht berührt.***

***4. Vor dem Erlass eines delegierten  
Rechtsakts konsultiert die Kommission die  
von den einzelnen Mitgliedstaaten  
benannten Sachverständigen im Einklang  
mit den in der Interinstitutionellen  
Vereinbarung über bessere Rechtsetzung  
vom 13. April 2016 enthaltenen  
Grundsätzen.***

***5. Sobald die Kommission einen  
delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt  
sie ihn gleichzeitig dem Europäischen  
Parlament und dem Rat.***

***6. Ein delegierter Rechtsakt, der  
gemäß Artikel 4a erlassen wurde, tritt nur  
in Kraft, wenn weder das Europäische  
Parlament noch der Rat innerhalb einer  
Frist von zwei Monaten nach  
Übermittlung dieses Rechtsakts an das  
Europäische Parlament und den Rat  
Einwände erhoben haben oder wenn das  
Europäische Parlament und der Rat der  
Kommission beide vor Ablauf dieser Frist  
mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände  
erheben werden. Auf Initiative des  
Europäischen Parlaments oder des Rates  
wird diese Frist um zwei Monate  
verlängert.“***

## **Abänderung 61**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 9**

*Vorschlag der Kommission*

**(8) Artikel 9 erhält folgende Fassung:  
„1. Die Kommission wird von einem  
Ausschuss unterstützt.**

***Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im***

*Geänderter Text*

**(8) Artikel 9 wird gestrichen.**

*Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.*

**2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.**

**3. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt.“**

## **Abänderung 62**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a**  
Richtlinie 2009/33/EG  
Artikel 10 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

**1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat ab dem 1. Januar 2027 alle drei Jahre nach der Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und über die von den einzelnen Mitgliedstaaten zur wirksamen Umsetzung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen vor.**

#### *Geänderter Text*

**1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission als Teil der in Artikel 83 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 99 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2014/25/EU vorgesehenen Berichte bis zum 18. April 2026 und anschließend alle drei Jahre einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie vor. Spätestens am 18. April 2023 legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen vorläufigen Bericht vor.**

**Diese Berichte müssen Informationen über die Umsetzung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen enthalten, einschließlich der Zahl und der Klassen der von öffentlichen Auftraggebern beschafften Fahrzeuge, über den Dialog zwischen den einzelnen Zuständigkeitsebenen, über die Absichten**

*der Mitgliedstaaten hinsichtlich der vorstehend genannten Berichterstattung, sowie jegliche sonstigen hilfreichen Informationen.*

*Die Informationen müssen mit den in der Verordnung (EG) Nr. 2195/2002 über das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV) genannten Kategorien gemäß Tabelle 1 des Anhangs im Einklang stehen.*

## **Abänderung 63**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a a (neu)**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 2

#### *Derzeitiger Wortlaut*

**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.***

#### *Geänderter Text*

**(aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

**„2. Spätestens am 31. Dezember 2022 schlägt die Kommission eine Methode zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen über den Lebenszyklus und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen von der Quelle bis zum Rad vor.**

***Spätestens am 18. April 2027 überprüft die Kommission die Richtlinie 2009/33/EG und alle anderen einschlägigen Rechtsvorschriften in Verbindung mit alternativen Kraftstoffen, wobei die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen von der Quelle bis zum Rad berücksichtigt werden.“***

## Abänderung 64

### Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a b (neu)

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 3

*Derzeitiger Wortlaut*

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.*

*Geänderter Text*

*(ab) Absatz 3 erhält folgende Fassung:*

„3. Spätestens *am 18. April 2024 und anschließend alle drei Jahre legt* die Kommission *dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor, in dem die Maßnahmen angegeben werden, die von den einzelnen Mitgliedstaaten diesbezüglich ergriffen wurden, und beurteilt wird, inwiefern weitere Maßnahmen erforderlich sind, und dem gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie beigelegt wird.*“

## Abänderung 65

### Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

4. *Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 1. Januar 2026 und danach alle drei Jahre einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie vor. Bis zum 1. Januar 2023 legen die Mitgliedstaaten der Kommission zudem einen Zwischenbericht vor. Dieser Bericht muss Informationen zu den zur Umsetzung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen enthalten, einschließlich der Zahl und der Klassen der von öffentlichen Auftraggebern beschafften Fahrzeugen, zum Dialog zwischen den einzelnen Zuständigkeitsebenen, zu den Absichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der vorstehend genannten Berichterstattung,*

*Geänderter Text*

*entfällt*



*sowie jegliche sonstige hilfreiche Informationen. Die Informationen sollten gemäß dem Anhang mit den in der Verordnung (EG) Nr. 2195/2002 über das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV)<sup>31</sup> genannten Kategorien im Einklang stehen.*

## **Abänderung 66**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Wege von Durchführungsrechtsakten Leitlinien zum Inhalt der Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4 zu erlassen.

#### *Geänderter Text*

5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Wege von Durchführungsrechtsakten Leitlinien zum Inhalt der Berichte der Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 zu erlassen.

## **Abänderung 67**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b – Buchstabe b a (neu)**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 5 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(ba) Folgender Absatz wird angefügt:**

**„5a. Die Mitgliedstaaten können beschließen, Mechanismen zur Regulierung des Kaufs sauberer Fahrzeuge durch andere Flottenbesitzer wie Taxi-, Mietwagen- und Ride-Pooling-Unternehmen einzurichten.“**

## **Abänderung 68**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b b (neu)**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 5 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(bb) Folgender Absatz wird angefügt:**  
**„5b. Spätestens am 31. Dezember 2021 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Aktionsplan vor, um die Einrichtung von Lade- und Tankstelleninfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, die sich im Besitz von Verkehrsunternehmen befinden, sowohl in ihren eigenen Betriebshöfen und Wartungsbereichen als auch im öffentlichen Raum zu beschleunigen. Dieser Aktionsplan umfasst Informationen zu verfügbaren Finanzierungsinstrumenten der Union und eine Erläuterung, wie eine solche Unterstützung trotz der europäischen Vorschriften für staatliche Beihilfen geleistet werden kann.“**

## **Abänderung 69**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b c (neu)**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 5 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(bc) Folgender Absatz wird angefügt:**  
**„5c. Die Kommission prüft, ob die entsprechenden Rechtsvorschriften in Verbindung mit der Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge im Hinblick auf die Verwendung von hochklassigen und runderneuerten Reifen überprüft werden müssen und gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag vorgelegt werden muss.“**

## **Abänderung 70**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b d (neu)**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 5 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(bd)** *Folgender Absatz wird angefügt:*  
**„5d.** *Die Kommission stellt Leitlinien für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die verschiedenen EU-Mittel bereit, die für die Zwecke dieser Richtlinie eingesetzt werden könnten, z. B. die Fazilität „Connecting Europe“ zur Unterstützung der Entwicklung von leistungsfähigen, nachhaltigen und effizient verbundenen transeuropäischen Verkehrsnetzen und der Europäische Fonds für strategische Investitionen oder die Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr zur Unterstützung der Bereitstellung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und der entsprechenden benötigten Infrastruktur.*

## **Abänderung 71**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b e (neu)**

Richtlinie 2009/33/EG

Artikel 10 – Absatz 5 e (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(be)** *Folgender Absatz wird angefügt:*  
**„5e.** *Bei diesem Übergang spielen Beratungsplattformen eine wichtige Rolle, indem sie Investitionen erleichtern und fördern und die institutionelle Leistungsfähigkeit unterstützen. Deshalb weitet die Kommission die Aufgaben und die Kapazitäten der Europäischen Plattform für Investitionsberatung erheblich aus, indem vor allem für eine Präsenz vor Ort und eine proaktive Rolle bei der Projektvorbereitung gesorgt wird.“*

## **Abänderung 72**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

## Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am XXXX [Bitte das Datum (**24 Monate** nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie) einfügen] nachzukommen. Sie teilen der Kommission umgehend den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am XXXX [Bitte das Datum (**18 Monate** nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie) einfügen] nachzukommen. Sie teilen der Kommission umgehend den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

## Abänderung 73

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang I

Richtlinie 2009/33/EG

Anhang – Tabelle 1

### *Vorschlag der Kommission*

Tabelle 1: Codes des gemeinsamen Vokabulars für öffentliche Aufträge (CPV) gemäß Artikel 3

CPV-Code	Beschreibung
60112000-6	Öffentlicher Verkehr (Straße)
60130000-8	Personensonderbeförderung (Straße)
60140000-1	Bedarfspersonenbeförderung
60172000-3	Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer
90511000-2	Abholung von Siedlungsabfällen
60160000-7	Postbeförderung auf der Straße
60161000-4	Paketbeförderung

### *Geänderter Text*

Tabelle 1: Codes des gemeinsamen Vokabulars für öffentliche Aufträge (CPV) gemäß Artikel 3

CPV-Code	Beschreibung
60112000-6	Öffentlicher Verkehr (Straße)
60130000-8	Personensonderbeförderung (Straße)
60140000-1	Bedarfspersonenbeförderung

60172000-3	Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer
90511000-2	Abholung von Siedlungsabfällen
60160000-7	Postbeförderung auf der Straße
60161000-4	Paketbeförderung
<b>64121100-1</b>	<b>Postzustellung</b>
<b>64121200-2</b>	<b>Paketzustellung</b>
<b>60170000-0</b>	<b>Vermietung von Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit Fahrer</b>
<b>60171000-7</b>	<b>Vermietung von Personenwagen mit Fahrer</b>
<b>60181000-0</b>	<b>Vermietung von Lastwagen mit Fahrer</b>
<b>60180000-3</b>	<b>Vermietung von Fahrzeugen für den Gütertransport mit Fahrer</b>
<b>90511100-3</b>	<b>Einsammeln von kommunalem Müll</b>
<b>90511200-4</b>	<b>Einsammeln von Hausmüll</b>
<b>90511300-5</b>	<b>Müllsammlung</b>
<b>90511400-6</b>	<b>Altpapiersammlung</b>

#### Abänderung 74

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### ANHANG I

Richtlinie 2009/33/EG

Anhang – Tabelle 2

#### *Vorschlag der Kommission*

Tabelle 2: Emissionsgrenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge

Fahrzeugklassen	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	Luftschadstoff- emissionen im praktischen Fahrbetrieb* als Prozentsatz der Emissionsgrenz- werte**	CO <sub>2</sub> g/km	Luftschad- stoff- emissionen im praktischen Fahrbetrieb* als Prozentsatz der Emissions- grenzwerte
Fahrzeuge der	<b>25</b>	80 %	0	k. A.

Klasse M1

Fahrzeuge der Klasse M2	<b>25</b>	80 %	0	k. A.
-------------------------	-----------	------	---	-------

Fahrzeuge der Klasse N1	<b>40</b>	80 %	0	k. A.
-------------------------	-----------	------	---	-------

\* Emissionen ultrafeiner Partikel (PN) im praktischen Fahrbetrieb (RDE) in #/km Stickoxide in mg/km (NO<sub>x</sub>), gemessen gemäß der geltenden Fassung der Verordnung (EU) 2017/1151, Anhang IIIA

\*\* Der geltende Emissionsgrenzwert gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder deren Folgeverordnungen.

*Geänderter Text*

Tabelle 2: Emissionsgrenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge

Fahrzeugklassen	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	Luftschadstoff- emissionen im praktischen Fahrbetrieb* als Prozentsatz der Emissionsgrenz- werte**	CO <sub>2</sub> g/km	Luftschad- stoff- emissionen im praktischen Fahrbetrieb* als Prozentsatz der Emissions- grenzwerte
<b><i>Fahrzeuge der Klasse L</i></b>	<b>25</b>			
Fahrzeuge der Klasse M1	<b>50</b>	80 %	0	k. A.
Fahrzeuge der Klasse M2	<b>50</b>	80 %	0	k. A.
Fahrzeuge der Klasse N1	<b>50</b>	80 %	0	k. A.
<b><i>Fahrzeuge der Klasse M3</i></b>	<b>k. A.</b>			
<b><i>Fahrzeuge der Klasse N2</i></b>	<b>k. A.</b>			
<b><i>Fahrzeuge der Klasse N3</i></b>	<b>k. A.</b>			

\* Emissionen ultrafeiner Partikel (PN) im praktischen Fahrbetrieb (RDE) in #/km Stickoxide in mg/km (NO<sub>x</sub>), gemessen gemäß der geltenden Fassung der Verordnung (EU) 2017/1151, Anhang IIIA

\*\* Der geltende Emissionsgrenzwert gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder deren Folgeverordnungen.

## Abänderung 86

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### ANHANG I

#### Richtlinie 2009/33/EG

#### Anhang – Tabelle 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*[.....]*

*entfällt*

## Abänderungen 75 und 85

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### ANHANG I

#### Richtlinie 2009/33/EG

#### Anhang – Tabelle 4

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 4: Mindestziel für den Anteil leichter Nutzfahrzeuge **gemäß Tabelle 2** bei der öffentlichen Auftragsvergabe für leichte Nutzfahrzeuge insgesamt auf Mitgliedstaatsebene\*

Mitgliedstaat	2025	2030
Luxemburg	35 %	35 %
Schweden	35 %	35 %
Dänemark	34 %	34 %
Finnland	35 %	35 %
Deutschland	35 %	35 %
Frankreich	34 %	34 %
Vereinigtes Königreich	35 %	35 %
Niederlande	35 %	35 %
Österreich	35 %	35 %
Belgien	35 %	35 %
Italien	35 %	35 %
Irland	35 %	35 %
Spanien	33 %	33 %
Zypern	29 %	29 %

Malta	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Portugal	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
Griechenland	<b>23 %</b>	<b>23 %</b>
Slowenien	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Tschechische Republik	<b>27 %</b>	<b>27 %</b>
Estland	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
Slowakei	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Litauen	<b>19 %</b>	<b>19 %</b>
Polen	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Kroatien	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
Ungarn	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>
Lettland	<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
Rumänien	<b>17 %</b>	<b>17 %</b>
Bulgarien	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

\* Emissionsfreie Fahrzeuge gelten als 1 Fahrzeug, das zur Erfüllung der Zielvorgabe beiträgt. Alle anderen Fahrzeuge, **die den Anforderungen der Tabelle 2 genügen**, gelten als 0,5 **beitragende** Fahrzeuge.

*Geänderter Text*

Tabelle 4: Mindestziel für den Anteil leichter Nutzfahrzeuge bei der öffentlichen Auftragsvergabe für leichte Nutzfahrzeuge insgesamt auf Mitgliedstaatsebene <sup>2</sup>

Mitgliedstaat	<b>Fahrzeugklasse M1, M2, N1</b>		<b>Fahrzeugklasse L</b>	
	2025	2030	2025	2030
<b>Organe, Einrichtungen und sonstige Stellen der EU</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>
Luxemburg	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Schweden	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Dänemark	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Finnland	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Deutschland	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Frankreich	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Vereinigtes Königreich	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Niederlande	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>



Österreich	50 %	50 %	50 %	50 %
Belgien	50 %	50 %	50 %	50 %
Italien	50 %	50 %	50 %	50 %
Irland	50 %	50 %	50 %	50 %
Spanien	50 %	50 %	50 %	50 %
Zypern	50 %	50 %	50 %	50 %
Malta	50 %	50 %	50 %	50 %
Portugal	50 %	50 %	50 %	50 %
Griechenland	35 %	35 %	35 %	35 %
Slowenien	35 %	35 %	35 %	35 %
Tschechische Republik	50 %	50 %	50 %	50 %
Estland	35 %	35 %	35 %	35 %
Slowakei	35 %	35 %	35 %	35 %
Litauen	35 %	35 %	35 %	35 %
Polen	35 %	35 %	35 %	35 %
Kroatien	25 %	25 %	25 %	25 %
Ungarn	25 %	25 %	25 %	25 %
Lettland	25 %	25 %	25 %	25 %
Rumänien	25 %	25 %	25 %	25 %
Bulgarien	25 %	25 %	25 %	25 %

<sup>2</sup> Emissionsfreie Fahrzeuge gelten als 1 Fahrzeug, das zur Erfüllung der Zielvorgabe beiträgt. Emissionsarme Fahrzeuge und *mit Erdgas betriebene* Fahrzeuge, *sofern sie ausschließlich mit Biomethan betrieben werden, was durch einen Vertrag über die Beschaffung von Biomethan oder eine andere Art des Zugangs zu Biomethan nachzuweisen ist*, gelten als 0,66 Fahrzeuge, die zur Erfüllung der Zielvorgabe beitragen. *Alle anderen sauberen Fahrzeuge gelten als 0,5 Fahrzeuge, die zur Erfüllung der Zielvorgabe beitragen.*

## Abänderung 79

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang – Tabelle 5

Richtlinie 2009/33/EG

Anhang – Tabelle 5

Vorschlag der Kommission

Tabelle 5: Mindestziel für den Anteil schwerer Nutzfahrzeuge gemäß **Tabelle 3** bei der öffentlichen Auftragsvergabe für schwere Nutzfahrzeuge insgesamt auf Mitgliedstaatsebene\*

Mitgliedstaat	Lkw		Busse	
	2025	2030	2025	2030
Luxemburg	10%	15%	50%	75%
Schweden	10%	15%	50%	75%
Dänemark	10%	15%	50%	75%
Finnland	9%	15%	46%	69%
Deutschland	10%	15%	50%	75%
Frankreich	10%	15%	48%	71%
Vereinigtes Königreich	10%	15%	50%	75%
Niederlande	10%	15%	50%	75%
Österreich	10%	15%	50%	75%
Belgien	10%	15%	50%	75%
Italien	10%	15%	50%	75%
Irland	10%	15%	50%	75%
Spanien	10%	14%	50%	75%
Zypern	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Griechenland	8%	10%	38%	57%
Slowenien	7%	9%	33%	50%
Tschechische Republik	9%	11%	46%	70%
Estland	7%	9%	36%	53%
Slowakei	8%	9%	39%	58%
Litauen	9%	8%	47%	70%
Polen	7%	9%	37%	56%
Kroatien	6%	7%	32%	48%
Ungarn	8%	9%	42%	63%
Lettland	8%	9%	40%	60%
Rumänien	6%	7%	29%	43%

Bulgarien	8%	7%	39%	58%
-----------	----	----	-----	-----

\* Emissionsfreie Fahrzeuge oder mit Erdgas betriebene Fahrzeuge, sofern sie ausschließlich mit Biomethan betrieben werden, was durch einen Vertrag über die Beschaffung von Biomethan oder eine andere Art des Zugangs zu Biomethan nachgewiesen werden *sollte, gelten als 1 Fahrzeug, das zur Erfüllung der Zielvorgabe beiträgt. Diese Zählung wird aufgegeben bei Mitgliedstaaten, in denen das Mindestziel für die öffentliche Auftragsvergabe 50 % des Gesamtvolumens des öffentlichen Auftragswesens übersteigt, dabei gilt der Wert von 50 % als Trennmarke. Alle anderen Fahrzeuge, die den Anforderungen der Tabelle 2 genügen, gelten als 0,5 beitragende Fahrzeuge.*

*Geänderter Text*

Tabelle 5: Mindestziel für den Anteil schwerer Nutzfahrzeuge gemäß *Artikel 4 Absatz 4* bei der öffentlichen Auftragsvergabe für schwere Nutzfahrzeuge insgesamt auf Mitgliedstaatsebene

Mitgliedstaat	Lkw		Busse	
	2025 <sup>1</sup>	2030 <sup>2</sup>	2025 <sup>1</sup>	2030 <sup>2</sup>
<b><i>Organe, Einrichtungen und sonstige Stellen der EU</i></b>	<b><i>[10%]</i></b>	<b><i>[15%]</i></b>	<b><i>[50%]</i></b>	<b><i>[75%]</i></b>
Luxemburg	10%	15%	50%	75%
Schweden	10%	15%	50%	75%
Dänemark	10%	15%	50%	75%
Finnland	9%	15%	46%	69%
Deutschland	10%	15%	50%	75%
Frankreich	10%	15%	48%	71%
Vereinigtes Königreich	10%	15%	50%	75%
Niederlande	10%	15%	50%	75%
Österreich	10%	15%	50%	75%
Belgien	10%	15%	50%	75%
Italien	10%	15%	50%	75%
Irland	10%	15%	50%	75%
Spanien	10%	14%	50%	75%
Zypern	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Griechenland	8%	10%	38%	57%

Slowenien	7%	9%	33%	50%
Tschechische Republik	9%	11%	46%	70%
Estland	7%	9%	36%	53%
Slowakei	8%	9%	39%	58%
Litauen	9%	8%	47%	70%
Polen	7%	9%	37%	56%
Kroatien	6%	7%	32%	48%
Ungarn	8%	9%	42%	63%
Lettland	8%	9%	40%	60%
Rumänien	6%	7%	29%	43%
Bulgarien	8%	7%	39%	58%

<sup>1</sup> ***Wenigstens 66 % der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere schwere Nutzfahrzeuge werden erfüllt durch emissionsfreie Fahrzeuge oder mit Erdgas betriebene Fahrzeuge, sofern sie ausschließlich mit Biomethan betrieben werden, was durch einen Vertrag über die Beschaffung von Biomethan oder eine andere Art des Zugangs zu Biomethan nachgewiesen werden muss. Die Anrechnung des Anteils von mit Biomethan betriebenen Fahrzeugen auf das Teilziel endet, wenn 30 % des Teilziels erreicht wurden.***

<sup>2</sup> ***Wenigstens 75 % der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere schwere Nutzfahrzeuge werden erfüllt durch emissionsfreie Fahrzeuge oder mit Erdgas betriebene Fahrzeuge, sofern sie ausschließlich mit Biomethan betrieben werden, was durch einen Vertrag über die Beschaffung von Biomethan oder eine andere Art des Zugangs zu Biomethan nachgewiesen werden muss. Die Anrechnung des Anteils von mit Biomethan betriebenen Fahrzeugen auf das Teilziel endet, wenn 30 % des Teilziels erreicht wurden.***