

6. August 2019



Richtlinie saubere und energieeffiziente Fahrzeuge

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union konnten eine Einigung zur Neufassung der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ([2017/0291\(COD\)](#)) erzielen.

Der finale Rechtstext [EU/2019/1161](#) zur Neufassung der bisherigen Richtlinie [2009/33/EG](#) sieht vor, das öffentliche Vergaberecht stärker für die Umsetzung von umweltpolitischen Zielen im Verkehrsbereich zu nutzen. Durch die Einführung verpflichtender Quoten sollen nachhaltige Antriebsarten bei der öffentlichen Fahrzeugbeschaffung künftig stärker berücksichtigt werden. Die Europäischen Institutionen erhoffen sich dadurch einen Nachfrageimpuls bei der großflächigen Markteinführung sauberer Fahrzeuge.

Geltungsbereich ausgeweitet

- ★ Die Richtlinie gilt für alle öffentlichen Vergaben mittels Kauf, Miete, Leasing sowie Mietkauf und schließt auch Lizenznehmer im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsverträge bei der Personenbeförderung auf Straßen mit ein (Art. 3).
- ★ Werden Fahrzeuge durch eine Nachrüstung auf einen Stand gebracht, der unten genannter Definition des „sauberen Fahrzeugs“ entspricht, wird auch dies bei der Berechnung der Quote mitgezählt (Art. 5, 1b).
- ★ Die Mitgliedsstaaten können Fahrzeuge der Streitkräfte, der Feuerwehr, des Katastrophenschutzes und Sonderanfertigungen für Baustellen, Steinbrüche, Flughäfen und Häfen ausnehmen (Art. 2). Land- und Forstwirtschaftliche Fahrzeuge sind nicht erfasst (Art. 3.2a).

Zentrale Neuerung: Nationale Vergabequoten

Für jeden Mitgliedsstaat sind in der Richtlinie individuelle Mindestquoten als Anteil an den Gesamtvergaben im entsprechenden Staatsgebiet in zwei Zeiträumen festgelegt (Art. 5 und Anhang 4f.). Für Deutschland lauten diese:

	Ab Inkrafttreten bis 31.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
PKW und leichte Nutzfahrzeuge	38,5 %	38,5 %
LKW	10 %	15 %
Busse	45 %	65 %

Eine Sonderbestimmung sieht außerdem vor, dass die Hälfte der sauberen Vergaben im Busbereich jeweils aus emissionsfreien Antrieben, d.h. ohne Verbrennungsmotor oder unter einem CO₂-Ausstoß von 1g pro Kilometer bzw. Kilowattstunde zu bestehen hat.

Definition „sauberes Fahrzeug“

Für PKW und leichte Nutzfahrzeuge (Klassen M1, M2 und N1) gilt eine „gesplittete“ Definition: Bis 31.12.2025 wird alles als sauber definiert, das weniger als 50 g CO₂ pro Kilometer und weniger als 80 % der geltenden Schadstoffgrenzwerte ausstößt. Ab 01.01.2026 gilt nur noch ein komplett emissionsfreier Antrieb als sauber (Art. 4.4a und Anhang 3).

Bei den schweren Nutzfahrzeugen wie LKW und Bussen (Klassen M3, N2 und N3) wird ein sauberer Antrieb mit der Auflistung „alternativer Antriebsarten“ aus der [Richtlinie 2014/94/EU](#) beschrieben, die neben Elektroantrieb und Wasserstoff auch Erdgas (CNG+LNG), Flüssiggas (LPG), Biomethan und Biokraftstoffe sowie synthetische oder paraffinhaltige Kraftstoffe ohne Zusatz konventioneller fossiler Brennstoffe enthält (Art. 4.4b).

Umsetzung

Die Richtlinie wurde am 12.07.2019 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und muss entsprechend bis August 2021 in nationales Recht umgesetzt werden.

Weil die Richtlinie allerdings über die Quoten für die Mitgliedsstaaten hinaus keine Bestimmungen zur praktischen Umsetzung enthält, sind die jeweiligen Regierungen verpflichtet, die EU-Kommission 36 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie über ihre Pläne zur Erreichung der genannten Zielwerte zu unterrichten. Dabei soll explizit dargelegt werden, wie die Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Kompetenzebenen in den Mitgliedsstaaten aussehen wird (Art. 10.1). Aus regionaler und kommunaler Sicht sind also die konkreten Auswirkungen der Richtlinie eng mit der entsprechenden Umsetzungsstrategie der Bundesregierung verknüpft.

Bis zum 18.04.2026 muss die Bundesregierung gegenüber der Kommission darlegen, inwiefern die Einhaltung der Vergabequoten erfolgreich war. Die Kommission veröffentlicht die Berichte aller Staaten und informiert wiederum bis zum 18.04.2027 Rat und Parlament. Dieser Berichtzyklus wird in dreijährigem Rhythmus fortgesetzt. Auf Grundlage der Erfahrungen bis 2027 soll dann eine Überarbeitung der Richtlinie erfolgen (Art. 10.2ff.).