



# **Impact Assessment study for the review of Directive 2009/33 on the Promotion of Clean and Energy-Efficient Road Transport Vehicles**

Final report – Executive Summary

Study contract no. MOVE/C1/2016-476/SI2.740207

**Transport and  
Environmental  
Policy  
Research**



Authors: Sarah Winne, Achilleas Tsamis, Marius Biedka, Charlotte Brannigan, Fiona Twisse, Samuel Levin, Gena Gibson (Ricardo), Ian Skinner (TEPR)

*November – 2017*



**EUROPEAN COMMISSION**

Directorate-General for Mobility and Transport  
Directorate B – Investment, Innovative & Sustainable Transport  
Unit B4 — Sustainable & Intelligent Transport

*Contact:* Axel Volkery

*E-mail:* [Axel.Volkery@ec.europa.eu](mailto:Axel.Volkery@ec.europa.eu)

*European Commission  
B-1049 Brussels*

# **Impact Assessment study for the review of Directive 2009/33 on the Promotion of Clean and Energy-Efficient Road Transport Vehicles**

Final report – Executive Summary

Study contract no. MOVE/C1/2016-476/SI2.740207

***Europe Direct is a service to help you find answers  
to your questions about the European Union.***

**Freephone number (\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*) The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you).

#### **LEGAL NOTICE**

This document has been prepared for the European Commission however it reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

More information on the European Union is available on the Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020

ISBN 978-92-76-20751-1

doi: 10.2832/645308

© European Union, 2020

Reproduction is authorised provided the source is acknowledged.

## EXECUTIVE SUMMARY

### ***A. Purpose and scope of the study***

The Clean Vehicles Directive (CVD) aims to stimulate the market for clean and energy-efficient vehicles by requiring various public bodies to take account of lifetime environmental and energy impacts when purchasing road transport vehicles. These requirements oblige contracting authorities, contracting entities and transport operators charged with public service obligations (Article 5(1)) to take into account at least: energy consumption and lifetime emissions of carbon dioxide (CO<sub>2</sub>), nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>), non-methane hydrocarbons (NMHCs), particulate matter (PM) and energy consumption in purchases of road transport vehicles (Article 5(2)).

The Ex-Post Evaluation of the CVD<sup>1</sup> pointed out that the Directive has had limited impact and should be revised. The present study was commissioned to support the Impact Assessment of the proposal to amend the Clean Vehicles Directive.<sup>2</sup>

### ***B. Problem analysis***

The study presents findings from an extensive analysis of public procurement of clean vehicles in the EU. It shows that public procurement has had a very limited impact on the market uptake of clean vehicles. Through an extensive stakeholder consultation process it further corroborated the shortcomings in the design of the CVD that contribute to this marginal impact. These relate particularly to the provisions on the scope and the provisions on vehicle purchase.

### ***C. Policy options analysed***

Following the general objective for the amendment of the CVD, namely to accelerate the procurement of clean vehicles in the EU, key specific objectives are that an amended CVD should cover all relevant procurement practices, that it should support clear long-term market signals, and that it should ensure that provisions are simplified and effective to use.

Following a wider screening of potential measures to address the identified problems, the remaining list of suitable measures was combined to form six different policy options. They gradually increase the level of policy ambition and changes to the governance approach of the CVD.

**Policy Option 1 – Repeal of the CVD:** This policy option assumes the repeal of the CVD. Member States would be free to apply any approach to public procurement of vehicles (unless constrained by EU horizontal procurement or relevant national legislation).

**Policy Option 2** analyses a set of incremental changes. It retains the current scope of the CVD, updates the values of the monetisation methodology, and provides a definition of a clean vehicle. Member States have to make a mandatory choice: either they choose to use environmental impacts as award criteria, including their monetisation, or they adopt the definition and develop national plans on this basis, including target-setting. The national plans should be developed within a year of the entry into force of the CVD and targets should be set for 2030.

---

<sup>1</sup> Ricardo & TEPR, 2015. Ex-post Evaluation of Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, online:  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

<sup>2</sup> Available from: [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en)

**Policy Option 3** increases the ambition compared to Option 2 and eliminates the monetisation methodology. PO3 expands the scope of the CVD to include vehicles leased, rented or hire-purchased by public authorities and selected transport services (bus, waste collection and postal/courier services) procured by public authorities. It focuses on the introduction of a definition of a clean vehicle based on a vehicle's tailpipe CO<sub>2</sub> emissions and, for light duty vehicles, its RDE air pollutant emissions. Two sub-options reflect different forms of stringency of the requirements to be set in 2025 and 2030, following an approach of a combined threshold of gCO<sub>2</sub>/km and RDE air pollutant emissions conformity factors for tailpipe emissions of light duty vehicles. Building on the definition, minimum procurement targets are set for light-duty vehicles for 2025 and 2030, differentiated by Member States. Vehicles with zero tailpipe emissions are counted preferentially towards the fulfilment of the target. No requirements based on tailpipe emissions are set for HDVs (trucks and buses). Such requirements would be introduced when related regulatory requirements have been adopted at the EU level in the future.

**Policy Option 4** applies the same structural changes to the governance of the CVD as PO3, but is based on a definition of a clean vehicle as one that uses alternative fuels (including electricity, hydrogen and natural gas). It adopts the same approach to broadening the scope of the CVD to include vehicles leased, rented or hire-purchased by public authorities and selected transport services (bus, waste collection and postal/courier services) procured by public authorities. Again, two alternative sub-options consider different levels of stringency for minimum procurement targets, differentiated by Member State and differentiated by light-duty (passenger cars, vans) and heavy-duty (buses, trucks) vehicles.

**Policy Option 5** is different from the previous options because it significantly changes the main governance approach to public procurement of clean vehicle at the EU level. The current Directive would be replaced by a Regulation that prescribes the mandatory use of the amended monetisation methodology with direct effect to all public bodies in the EU. The scope and reporting obligation will be the same as in PO3 and PO4.

**Policy Option 6** combines elements of PO3 and PO4. Building on the same extension of the scope of the CVD to include vehicles leased, rented or hire-purchased by public authorities and selected transport services (bus, waste collection and postal/courier services) procured by public authorities, it covers the requirements of PO3b for light-duty vehicles. It further assumes that the same combined emission-based approach would be adopted through a delegated act under the CVD once the regulatory measures for CO<sub>2</sub> emissions for trucks and buses have been adopted at the EU level. Until that point in time, the requirements of PO4b for heavy-duty vehicles apply.

#### ***D. Analysis of impacts***

The analysis of the policy options followed the Commission's Impact Assessment methodology and assessed impacts in terms of effectiveness, efficiency, coherence with EU policy objectives, proportionality and subsidiarity.

The analysis used a specific assessment tool that had been used previously for the ex-post evaluation of the CVD. It was further refined for the purposes of this Impact Assessment Support Study.

A baseline scenario was developed as a reference for the analysis of impacts under the different policy options. The baseline scenario builds on an update of the EU Reference scenario 2016, developed with the PRIMES-TREMOVE model by ICCS-E3MLab, to the extent possible. An alternative baseline has also been constructed, as part of the sensitivity analysis, assuming a faster increase in the share of clean buses. This alternative baseline builds on information obtained from key stakeholders. The timeframe for the analysis of future procurement action is 2020-2035, with further impacts of procured vehicles up until 2050 being analysed.

A large array of evidence was used for this study. A key source of information was information provided by public and private partners through an open public consultation and targeted consultation activities, as well as information gathered through different public meetings, a specific territorial impact assessment workshop and interviews, and desk research (as described in Annex 2 of this study). Overall, the sources used for the drafting of this study are numerous, exhaustive and representative of the different stakeholder groups.

#### ***D.1 Effectiveness and efficiency of policy options***

The analysis of effectiveness and efficiency needed to factor in the high level of uncertainty for PO5, relative to the impacts of solely using an updated monetisation methodology, to underpin public procurement of road transport vehicles. Against this backdrop, the analysis resulted in the following findings for the different policy options:

- PO1: a repeal of the CVD is only expected to lead to some very limited administrative cost savings with no other impacts. A repeal would not contribute to achieving the general and specific objectives of the policy initiative. It would not contribute to a more coherent and consistent approach for procurement across the Member States, nor have any potential to influence the market.
- PO2 is expected to lead to a more sizeable increase in the share of clean vehicles until 2035 and result in greater environmental benefits, which rest, however, on certain assumptions of using the monetisation methodology, as well as on assumptions on how Member States will set targets for following up on the setting of a common definition of clean vehicles at the EU level. Compared to PO3, PO4, and PO6, PO2 shows less advantages for modernising public procurement of clean vehicles: it does not stipulate a clear framework for extending the scope of the CVD and it provides no real long-term market clarity, as market signals depend on Member State willingness to act.
- PO3 and PO4 (with the respective less and more demanding options "a" and "b") deliver on all specific policy objectives of this initiative: they cover all relevant procurement practices and they considerably reduce market uncertainty through introducing an absolute definition of clean vehicles and minimum procurement targets. They also simplify the provisions compared to the current Directive. Relative to PO2 they have a more sizable positive impact, particularly when looking at PO4b. They provide knock-on effects for private vehicle purchases, despite being difficult to measure, as they ensure a more consistent and coherent utilisation of public procurement to accelerate vehicle take up across the EU. Moreover, they leave a considerable level of flexibility of implementation, as Member States can decide how to implement the procurement targets taking into account specific local conditions. By eliminating the use of the monetisation methodology, these policy options contribute to the simplification of the Directive. Both options also provide for a staged adoption of more demanding targets to allow authorities to run existing contracts and to make adjustments in terms of necessary support infrastructure. However, PO3 does not address heavy-duty vehicles due to the lack of existing regulatory requirements for CO<sub>2</sub> emissions of heavy-duty transport vehicles. PO4 is not fully coherent with the emissions-based approach of other policies tackling emissions from road transport vehicles.
- PO5 shows the strongest impacts on uptake of clean vehicles in the EU. Building on the assumption that electric buses are the most cost-effective option and will be procured from 2020 onwards, this PO will not lead to the selection of clean, low- and zero-emission vehicles in the other market segments, where conventional vehicles are expected to remain cost-effective under the updated methodology. Prescribing to all public bodies this approach to vehicle procurement also calls into question efficiency principles.

- PO6 bridges PO3b and PO4b. It enables a policy approach to clean vehicle procurement at the EU level that is coherent with other relevant policies, addressing emissions from the transport sector. At the same time, it enables public procurement to foster market uptake of clean heavy-duty vehicles until regulatory measures for CO<sub>2</sub> emissions for trucks and buses have been adopted at the EU level.

## ***D.2 Coherence of policy options***

PO4 covers all market segments and types of procurement on the basis of one common approach. PO6 relies on different criteria for different vehicle types. PO3 does not cover all vehicles; PO2 covers vehicle purchases and leaves other forms of procurement practice to the discretion of the Member States. PO5 is not internally coherent, since it leads to the selection of vehicles of different powertrains depending on the vehicle type, leaves little predictability, and provides no real flexibility for different technology solutions in the heavy-duty vehicles sector.

All policy options except PO1 are in line with the overall EU policy objectives on reducing road transport emissions. PO2 and PO3 are consistent with the policy framework regulating CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars and vans, as they use an emission-based threshold approach. PO4 not full consistent here, but is consistent with Directive 2014/94/EU on alternative fuels infrastructure. PO5 is in line with the objective of internalising external costs of transport as set out in the 2011 White Paper. PO6 combines elements of PO3 (for cars and vans) and PO4 (for buses and trucks) enabling a full consistency with emission-based policy approaches in the future.

In terms of coherence with other EU policy objectives (internal market, competitiveness of industry, impact on SMEs and on transport accessibility), PO3-PO6 are expected to contribute – to varying degrees – to better alignment of procurement procedures across all Member States. PO3, PO4 and PO6 allow for a certain level of differentiation among Member States in terms of the thresholds set, but ensure that common criteria are being used. PO5 sets a far-reaching binding harmonisation of procurement procedures and criteria. PO2 does not help to better align procurement procedures, whereas PO1 will remove any obligation for a common approach in the procurement of vehicles.

## ***D.3 Proportionality and subsidiarity***

None of the policy options go beyond what is necessary to achieve the objectives. All policy options – except PO5 – leave scope for public authorities to define a trajectory of low- and zero-emission mobility with measures to upgrade the remainder of the fleet with efficient conventionally-fuelled vehicles.

At the same time, the application of the mandate at the national level in PO3, PO4 and PO6 gives national, regional and local authorities the flexibility to adjust the implementation of the mandate to their particular circumstances. These policy options do not principally intervene in the competence of Member States to organise public transport. They also leave full technology choice within the overall framework of the EU approach to achieving low-emission mobility.

In terms of the legislative instrument, the analysis clearly outlines that an amended CVD provides the flexibility needed to combine directional steer with adjustment to domestic circumstances.

## ***E. Preferred policy option***

PO6 has been identified as the preferred option from an effectiveness and efficiency point of view. It includes a sizeable impact on the share of zero emission vehicles (227%-468%) and significant environmental benefits (€800-2,100 million cost savings associated with



CO<sub>2</sub> emissions reduction and €40-100 million associated with air pollutant reduction) relative to the baseline.<sup>3</sup> Procurement costs (€4,100 million) are only partly counterbalanced (45%) by operational costs savings over the time period of the assessment, but are not considered unbalanced, particularly not in an annualised cost perspective over the time horizon of the impact assessment.

---

<sup>3</sup> The ranges illustrate the sensitivity analysis performed with regard to the alternative baseline scenario.

## SYNTHÈSE

### **A. But et portée de l'étude**

La Directive des Véhicules Propres (CVD) a pour objectif de stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie en demandant aux divers organismes publics de prendre en compte, lors de l'achat, les impacts environnementaux et énergétiques sur le cycle de vie complet du véhicule. Ses exigences obligent les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs de transport de service public (Article 5(1)) à prendre en compte au minimum lors de l'achat de véhicules de transport routier (Article 5(2)) : la consommation d'énergie et les émissions sur la durée du cycle de vie des dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), hydrocarbures non méthaniques (NMHC), et matières particulaires (PM).

L'évaluation ex-post de la CVD<sup>4</sup> a montré que la directive a eu un impact limité et devrait être revue. L'étude actuelle a été commandée pour soutenir l'étude d'impact de la proposition d'amendement de la Directive des Véhicules Propres.

### **B. Analyse de problème**

L'étude présente les découvertes résultant d'une analyse approfondie des marchés publics d'acquisition de véhicules propres au sein de l'UE. Elle montre que l'acquisition publique a eu un impact très limité sur l'adoption par le marché des véhicules propres. Au travers une large consultation des parties prenantes, l'étude a aussi corroboré les lacunes dans la conception de la CVD qui contribuent à cet impact marginal. Celles-ci se rapportent en particulier aux dispositions relatives au champ d'application et aux dispositions concernant l'achat des véhicules.

### **C. Options politiques analysées**

Après l'objectif général pour l'amendement de la CVD, à savoir l'accélération des acquisitions de véhicules propres au sein de l'UE, les objectifs spécifiques clés sont qu'une CVD amendée doit : couvrir toutes les pratiques d'acquisition concernées, supporter par la fourniture de signaux clairs le marché à long terme, et s'assurer que les dispositions soient simplifiées et efficaces à l'usage.

Suite à une analyse plus large de mesures potentielles pour répondre aux problèmes identifiés, la liste des mesures appropriées restantes a été combinée pour former six options de politiques différentes, qui présentent un accroissement graduel du niveau d'ambition politique et de changements requis dans l'approche de la gestion de la CVD.

**Option de politique 1 (OP1) – Abrogation de la CVD :** Cette option suppose l'abrogation de la CVD. Les États membres seraient libres d'appliquer n'importe quelle approche lors de l'acquisition publique de véhicules (à moins d'être contraints par les objectifs d'achat horizontaux de l'UE ou la législation nationale concernée).

**L'option de politique 2 (OP2)** analyse un ensemble de changements graduels. Elle retient le champ d'application actuel de la CVD, met à jour les valeurs pour la méthodologie de monétisation et fournit une définition de «véhicule propre». Les États membres doivent impérativement faire un choix : soit ils choisissent d'utiliser les impacts environnementaux comme critères de sélection, y compris leur monétisation; soit ils adoptent la définition de la CDV et élaborent des plans nationaux sur cette base, y compris la fixation d'objectifs. Les plans nationaux doivent être élaborés dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la CVD et les objectifs doivent être fixés pour 2030.

---

<sup>4</sup> Ricardo & TEPR, 2015. L'évaluation ex-post de la Directive 2009/33/CE sur la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, en ligne : <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

**L'option de politique 3 (OP3)** accroît l'ambition par rapport à l'option 2 et élimine la méthodologie de monétisation. L'OP3 étend le champ d'application de la CVD pour inclure les véhicules loués, à bail ou non, ou avec option d'achat par les autorités publiques et les services de transport sélectionnés (bus, services de ramassage des ordures et services postaux/de courrier) procurés par les autorités publiques. Il se concentre sur l'introduction d'une définition de « véhicule propre » basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> par le tuyau d'échappement du véhicule et, pour les véhicules utilitaires légers, leurs émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduites réelles (RDE). Les deux sous-options reflètent différentes formes de rigueur des exigences à mettre en place en 2025 et 2030, suivant une approche de seuil combiné de gCO<sub>2</sub>/km et de facteurs de conformité d'émissions de polluants atmosphérique RDE pour les émissions des tuyaux d'échappement des véhicules utilitaires légers. En se basant sur cette définition, des objectifs minimums pour l'acquisition sont fixés pour les véhicules utilitaires légers pour 2025 et 2030, différenciés par État membre. Les véhicules n'émettant aucune émission sont comptés préférentiellement vers l'accomplissement de l'objectif. Aucune exigence sur les émissions de tuyaux d'échappement n'est fixée concernant les véhicules utilitaires lourds (camions et bus). Ces exigences seraient introduites dans le futur une fois les prescriptions réglementaires seront adoptées au niveau de l'UE.

**L'option de politique 4 (OP4)** applique les mêmes changements structuraux à la gestion de la CVD que l'OP3, mais est basée sur une définition de « véhicule propre » comme « utilisant des carburants de remplacement (comprenant électricité, hydrogène et gaz naturel) ». Elle adopte la même approche de l'élargissement du champ d'application de la CVD pour inclure les véhicules loués, à bail ou non, ou avec option d'achat par les autorités publiques et les services de transport sélectionnés (bus, services de ramassage des ordures et services postaux/de courrier) procurés par les autorités publiques. De nouveau, deux sous-options alternatives considèrent les différents niveaux de rigueur pour les objectifs minimums pour l'acquisition, différenciés par État-membre et différenciés par véhicules utilitaires légers (voitures particulières, fourgonnettes) et utilitaires lourds (bus, camions).

**L'option de politique 5 (OP5)** est différente des options précédentes en ce qu'elle change considérablement l'approche principale de l'acquisition publique de véhicules propres au niveau de l'UE. La directive actuelle serait remplacée par une réglementation qui prescrit l'usage impératif de la méthodologie de monétisation amendée, avec effet direct sur tous les organismes publics au sein de l'UE. L'obligation liée au champ d'application et aux rapports sera le même que dans l'OP3 et l'OP4.

**L'option de politique 6 (OP6)** combine des éléments de l'OP3 et de l'OP4. En se basant sur la même extension du champ d'application de la CVD pour inclure les véhicules loués, à bail ou non, ou avec option d'achat par les autorités publiques et les services de transport sélectionnés (bus, services de ramassage des ordures et services postaux/de courrier) procurés par les autorités publiques, elle respecte les exigences de l'OP3b pour les véhicules utilitaires légers. Elle estime par ailleurs que la même approche basée sur l'émission combinée serait adoptée à travers un acte délégué conformément à la CVD, une fois que les mesures réglementaires pour les émissions de CO<sub>2</sub> des camions ont été adoptées au niveau de l'UE. Jusqu'à cette date, les exigences de l'OP4b pour les véhicules utilitaires lourds s'appliqueront.

#### ***D. Analyse des impacts***

L'analyse des options de politique a suivi la méthodologie d'étude d'impact de la Commission et a évalué les impacts en termes d'effectivité, d'efficacité, de cohérence avec les objectifs de la politique de l'UE, de proportionnalité et de subsidiarité.

L'analyse a utilisé un outil d'évaluation spécifique dont il avait été fait usage auparavant pour l'évaluation ex-post de la CVD, affiné pour les besoins de cette Étude de soutien d'évaluation d'impact.

Un scénario de base a été élaboré comme référence pour l'analyse des impacts dans le cadre des différentes options politiques. Le scénario de point de départ se base sur une mise à jour, dans la mesure du possible, du scénario de Référence UE 2016 élaboré avec le modèle PRIMES-TREMOVE par ICCS-E3MLab. Un point de départ alternatif a également été constitué, dans le cadre de l'analyse de sensibilité, en supposant une augmentation plus rapide de la proportion des bus propres. Ce point de départ alternatif se base sur les informations obtenues des principaux intervenants. L'échéance pour l'analyse des actions d'acquisition futures est 2020-2035, les impacts supplémentaires sur les véhicules acquis jusqu'en 2050 étant en cours d'analyse.

Un large éventail d'information a été utilisé dans cette étude. La principale source d'informations fut celle fournie par les partenaires publics et privés au travers d'une consultation publique ouverte et des activités de consultation ciblées ; ainsi que des informations collectées à travers différentes réunions publiques, un atelier d'évaluation d'impact géographique spécifique et des entretiens, ainsi qu'une recherche documentaire (décrite dans l'Annexe 2 de cette étude). En tout, les sources utilisées pour la rédaction de cette étude sont nombreuses, exhaustives et représentatives des différents groupes d'intervenants.

### ***D.1 Efficacité et efficience des options de politique***

L'analyse de l'efficacité et de l'efficience a eu besoin de prendre en considération le haut niveau d'incertitude de l'OP5 par rapport aux impacts de l'usage seul de la méthodologie de monétisation mise à jour, pour soutenir l'acquisition publique des véhicules de transport routier. Dans ce contexte, l'analyse a fait ressortir les constatations suivantes pour les différentes options de politique :

- OP1 : une abrogation de la CVD ne devrait seulement conduire qu'à certaines économies de frais administratifs très limitées, sans autres impacts. Une abrogation ne contribuerait pas à atteindre les objectifs généraux et spécifiques de l'initiative politique. Elle ne constituerait pas une approche plus cohérente et logique pour l'acquisition dans les États membres, ni n'aurait le potentiel d'influer sur le marché.
- L'OP2 devrait conduire à une augmentation plus conséquente de la proportion de véhicules propres jusqu'en 2035 et à des gains environnementaux plus importants, mais cela repose cependant sur des hypothèses d'utilisation de la méthodologie de monétisation, de même que des hypothèses sur la manière dont les États membres établiront des objectifs pour effectuer le suivi de la mise en place d'une définition commune des véhicules propres au niveau de l'UE. Comparée à l'OP3, l'OP4, et l'OP6, l'OP2 présente moins d'avantages pour moderniser l'acquisition publique de véhicules propres : elle ne stipule pas d'échéance claire pour étendre le champ d'application de la CVD et elle ne fournit aucune clarté sur le marché à long terme, car les signaux du marché dépendent de la volonté des États membres à agir.
- L'OP3 et l'OP4 (avec leurs options respectives plus ou moins exigeantes "a" et "b") répondent à tous les objectifs spécifiques de cette initiative politique : elles respectent toutes les pratiques d'acquisition concernées et elles réduisent considérablement l'incertitude du marché en introduisant une définition absolue des véhicules propres et des objectifs minimums pour l'acquisition. Elles simplifient également les dispositions par rapport à la Directive actuelle. Comparé à l'OP2 elles ont un impact positif plus important, en particulier lorsqu'on examine l'OP4b. Elles ont un effet indirect positif sur les achats de véhicules privés, en dépit de la difficulté à les mesurer, car elles assurent une utilisation plus logique et cohérente de l'acquisition publique pour accélérer la prise en charge des véhicules propres à travers l'UE. De plus, elles laissent un niveau de flexibilité considérable lors de la mise en œuvre, car les États membres peuvent décider comment définir les objectifs d'acquisition en prenant en compte des conditions locales spécifiques. En éliminant l'usage de la méthodologie de monétisation, ces options de politique

contribuent à la simplification de la Directive. Les deux options prévoient également une adoption par étapes d'objectifs plus exigeants pour permettre aux autorités d'exécuter les contrats existants et de faire les ajustements nécessaires en ce qui concerne l'infrastructure de soutien. Cependant, L'OP3 ne concerne pas les véhicules utilitaires lourds en raison du manque d'exigences réglementaires existant sur les émissions de CO<sub>2</sub> de véhicules de transport lourds. L'OP4 n'est pas totalement cohérente avec l'approche basée sur les émissions des autres politiques qui luttent contre les émissions des véhicules de transport routier.

- L'OP5 présente les impacts ayant le plus d'effets en ce qui concerne l'adoption de véhicules propres au sein de l'UE. En se basant sur l'hypothèse que les bus électriques constituent l'option la plus rentable et qu'ils seront achetés à partir de 2020 et au-delà, cette OP ne conduira pas à la sélection de véhicules propres à faible ou à zéro émission dans les autres segments du marché car les véhicules conventionnels devraient rester rentables si l'on utilise la méthodologie mise à jour. Prescrire à tous les organismes publics cette approche pour l'acquisition de véhicules remet également en question les principes d'efficacité.
- L'OP6 rapproche l'OP3b et l'OP4b. Elle permet une approche de la politique relative à l'acquisition de véhicules propres au niveau de l'UE qui est cohérente avec les autres politiques qui adressent les émissions du secteur du transport. En même temps, elle permet aux achats publics de favoriser l'adoption des véhicules propres sur le marché de véhicules utilitaires lourds jusqu'à ce que les mesures réglementaires concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des camions et des bus aient été adoptées au niveau de l'UE.

## ***D.2 Cohérence des options de politique***

L'OP4 couvre tous les segments du marché et les types d'acquisition sur la base d'une approche commune. L'OP6 s'appuie sur des critères différents pour des types de véhicules différents. L'OP3 ne couvre pas tous les véhicules ; L'OP2 couvre les achats de véhicules et laisse les autres formes de pratique d'acquisition à la discrétion des États membres. L'OP5 n'est pas non plus cohérente sur le plan interne, puisqu'elle conduit à la sélection de véhicules avec différents modes de propulsion selon le type de véhicule, fournit peu de prévisibilité et aucune vraie flexibilité pour des solutions à technologie différente au sein du secteur des véhicules utilitaires lourds.

Toutes les options de politique, à l'exception de l'OP1, sont conformes avec les objectifs de politique généraux de l'UE sur la réduction des émissions du transport routier. L'OP2 et l'OP3 sont cohérentes avec le cadre de la politique régulant les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme et des fourgonnettes, car elles utilisent une approche de seuil basée sur les émissions. L'OP4 n'est pas totalement cohérente avec celui-ci, mais est cohérente avec la Directive 2014/94/UE sur l'infrastructure des carburants alternatifs. L'OP5 est conforme à l'objectif d'internalisation des frais externes de transport détaillés dans le White Paper 2011<sup>5</sup>. L'OP6 combine des éléments de l'OP3 (pour les voitures et fourgonnettes) et de l'OP4 (pour les bus et les camions) permettant une pleine cohésion avec les approches de politiques basées sur les émissions dans le futur.

En termes de cohérence avec d'autres objectifs politiques de l'UE (marché interne, compétitivité de l'industrie, impact sur les petites et moyennes entreprises et sur l'accessibilité au transport), OP3 et OP6 devraient contribuer – à des degrés divers – à améliorer l'alignement des procédures d'acquisition à travers tous les États membres. L'OP3, l'OP4 et l'OP6 permettent un certain niveau de différenciation parmi les États membres en termes de seuils fixés, mais s'assurent que des critères communs soient utilisés. L'OP5 fixe une harmonisation contraignante ambitieuse des procédures et critères d'acquisition. L'OP2 n'aide pas à améliorer l'alignement des procédures d'acquisition,

---

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en)

tandis que l'OP1 retire toute obligation d'approche commune dans l'acquisition de véhicules.

### ***D.3 Proportionnalité et subsidiarité***

Aucune des options de politique ne va au-delà de ce qui est nécessaire pour parvenir aux objectifs. Toutes les options de politique – sauf l'OP5 – laissent de la marge aux autorités publiques pour définir une trajectoire vers une mobilité à faible et zéro émission avec des mesures pour moderniser le reste du parc avec des véhicules à carburant conventionnel performants.

Dans le même temps, l'application d'un mandat au niveau national dans l'OP3, OP4 et l'OP6 offre aux autorités nationales, régionales et locales la flexibilité d'ajuster la mise en œuvre du mandat en fonction de leurs circonstances particulières. Ces options de politique n'interviennent pas dans la compétence de l'État membre d'organiser le transport public. Elles laissent aussi un choix complet de technologies dans le cadre général de l'approche de l'UE pour parvenir à la mobilité à faible émission.

En ce qui concerne l'instrument législatif, l'analyse souligne clairement qu'une CVD amendée fournit la flexibilité nécessaire pour combiner l'orientation directionnelle vers l'objectif de la CDV avec un ajustement aux circonstances intérieures.

### ***E. Option de politique préférée***

L'OP6 a été identifiée comme l'option préférée du point de vue de l'efficacité et de l'efficience. Elle inclut un impact conséquent sur la proportion de véhicules à zéro émission (227 %-468 %) et des bénéfices environnementaux importants (de €800 à €100millions d'économies sur les coûts associés avec la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de €40 à €100 millions associés à la réduction des polluants atmosphériques) par rapport à la base de référence.<sup>6</sup> Les frais d'acquisition (€4100 millions) sont seulement contrebalancés en partie (45 %) par les économies de frais de fonctionnement sur la durée de la période d'évaluation, mais ne sont pas considérés comme mal équilibrés, surtout dans une perspective de frais annualisés à l'horizon prévisionnel de l'étude d'impact.

---

<sup>6</sup> Les fourchettes illustrent l'analyse de sensibilité réalisée concernant le scénario de base de référence alternatif.

## ZUSAMMENFASSUNG

### A. Zweck und Umfang der Studie

Die Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (die Richtlinie) zielt darauf ab, den Markt für saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge anzuregen, indem verschiedene öffentliche Stellen verpflichtet werden, beim Kauf von Straßenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Diese Anforderungen verlangen von öffentlichen Auftraggebern, anderen Auftraggebern und Betreibern, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sind (Artikel 5 (1)), beim Kauf von Straßenfahrzeugen zumindest die folgenden Faktoren zu berücksichtigen: Energieverbrauch, Kohlendioxid-Emissionen über die gesamte Lebensdauer (CO<sub>2</sub>), sowie Emissionen von Stickstoffoxid (NO<sub>x</sub>), Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen (NMHCs), und Partikeln (Artikel 5 (2)).

Die Ex-Post-Evaluierung der Richtlinie<sup>7</sup> hat darauf hingewiesen, dass die Richtlinie eine begrenzte Wirkung gezeigt hat und überarbeitet werden sollte. Der Auftrag der vorliegenden Studie ist die Folgenabschätzung des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, zu unterstützen.

### B. Problemanalyse

Die Studie präsentiert Ergebnisse einer umfangreichen Analyse der öffentlichen Beschaffung von sauberen Fahrzeugen in der EU. Sie zeigt, dass die Vergabe öffentlicher Aufträge einen sehr begrenzten Einfluss auf die Marktakzeptanz von sauberen Fahrzeugen gehabt hat. Durch eine umfassende Konsultation mit den beteiligten Akteuren hat sie die Mängel bei der Gestaltung der Richtlinie, die zu diesen geringen Auswirkungen beitragen, weiter bestätigt. Diese betreffen insbesondere die Bestimmungen in Bezug auf den Geltungsbereich der Richtlinie sowie Bestimmungen zum Fahrzeugkauf.

### C. Die analysierten Optionen

Dem allgemeinen Ziel der Änderung der Richtlinie folgend, d. h. die Beschleunigung der Anschaffung von sauberen Fahrzeugen in der EU, bestehen die wichtigsten konkreten Ziele darin, dass eine geänderte Richtlinie alle relevanten Praktiken der Beschaffung abdecken sollte, dass klare langfristige Signale für den Markt gestützt werden sollten und dass sie gewährleisten sollte, dass Bestimmungen vereinfacht werden und effektiver anzuwenden sind.

Nach einer umfassenden Überprüfung möglicher Maßnahmen zur Behandlung der festgestellten Probleme wurde die verbleibende Liste geeigneter Maßnahmen in sechs verschiedene Optionen unterteilt. Sie verstärken schrittweise die politischen Ambitionen und Änderungen des Governance-Ansatzes der Richtlinie.

**Option 1 - Aufhebung der Richtlinie:** Diese Option geht von der Aufhebung der Richtlinie aus. Mitgliedstaaten stünde es frei, jedweden Ansatz für die öffentliche Beschaffung von Fahrzeugen anzuwenden (es sei denn, dies wäre durch ein horizontales EU-Beschaffungswesen oder eine einschlägige nationale Gesetzgebung eingeschränkt).

**Option 2** analysiert eine Reihe schrittweiser Änderungen. Sie behält den aktuellen Geltungsbereich der Richtlinie bei, aktualisiert die Werte der Monetarisierungsmethodik und definiert den Begriff des sauberen Fahrzeugs. Mitgliedstaaten müssen eine verbindliche Wahl treffen: entweder sie wählen als Kriterium für die Auftragsvergabe die Umweltauswirkungen, einschließlich ihrer Monetarisierung oder sie nehmen die Definition an und entwickeln auf deren Basis nationale Pläne mit Zielsetzungen. Diese nationalen Pläne sollten innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten der Richtlinie entwickelt und die Ziele für 2030 gesetzt werden.

**Option 3** setzt im Vergleich zu Option 2 ein ehrgeizigeres Ziel und beseitigt die Monetarisierungsmethodik. Option 3 erweitert den Geltungsbereich der Richtlinie auf durch

---

<sup>7</sup>Ricardo & TEPR, 2015. Ex-post Ex-Post-Evaluierung der Richtlinie 2009/33/EC über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, online:  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.



öffentliche Behörden geleaste, gemietete Fahrzeuge bzw. Mietkauffahrzeuge und ausgewählte Transportdienstleistungen (Bus, Abfallentsorgung und Post/Kurierdienste) die von öffentlichen Stellen beschafft werden. Sie konzentriert sich auf die Einführung einer Definition eines sauberen Fahrzeugs basierend auf den CO<sub>2</sub>-Emissionen am Auspuff und, für leichte Nutzfahrzeuge, auf deren Luftschadstoffemissionen unter realen Fahrbedingungen. Zwei Unteroptionen reflektieren Anforderungen verschiedener Strenge, die für 2025 und 2030 gesetzt werden, welche einen Ansatz eines kombinierten Grenzwerts aus Konformitätsfaktoren für gCO<sub>2</sub>/km und Luftschadstoffemissionen unter realen Fahrbedingungen für Auspuffemissionen von leichten Nutzfahrzeugen verfolgen. Aufbauend auf der Definition, werden, differenziert nach Mitgliedstaaten, Mindestziele für die Beschaffung leichter Nutzfahrzeuge für 2025 und 2030 festgelegt. Fahrzeuge, mit null Auspuffemissionen, zählen verstärkt für das Erreichen des Ziels. Für schwere Nutzfahrzeuge (LKW und Busse) werden keine Anforderungen in Bezug auf Auspuffemissionen gesetzt. Solche Anforderungen würden eingeführt, wenn in der Zukunft auf EU-Ebene entsprechende regulatorische Anforderungen angenommen wurden.

**Option 4** wendet die gleichen strukturellen Veränderungen an wie Option 3 in Bezug auf die Governance der Richtlinie, basiert jedoch auf einer Definition eines sauberen Fahrzeugs, als eines, welches alternative Kraftstoffe (einschließlich Strom, Wasserstoff und Erdgas) benutzt. Sie nutzt den gleichen Ansatz für die Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf durch öffentliche Behörden geleaste, gemietete Fahrzeuge bzw. Mietkauffahrzeuge und ausgewählte Transportdienstleistungen (Bus, Abfallentsorgung und Post/Kurierdienste) die von öffentlichen Stellen beschafft werden.. Es werden erneut, differenziert nach Mitgliedstaaten, zwei alternative Untergruppen unterschiedlicher Strenge für Mindestziele in der Beschaffung berücksichtigt und es wird nach leichten Nutzfahrzeugen (PKW, Kleintransporter) und schweren Nutzfahrzeugen (Busse, LKW) unterschieden.

**Option 5** unterscheidet sich von den vorhergehenden Optionen, weil sie den Haupt-Governance-Ansatz für das öffentliche Auftragswesen für saubere Fahrzeuge auf EU-Ebene wesentlich ändert. Die derzeitige Richtlinie würde durch eine Verordnung ersetzt werden, die die zwingende Anwendung der geänderten Monetarisierungsmethodik mit unmittelbarer Auswirkung für alle öffentlichen Stellen in der EU vorschreibt. Der Geltungsbereich und die Meldepflichten wären die gleichen wie in Option 3 und 4.

**Option 6** kombiniert Elemente von Option 3 und 4. Auf der gleichen Ausweitung des Geltungsbereichs aufbauend, wonach die Richtlinie sich auch auf durch öffentliche Behörden geleaste, gemietete Fahrzeuge bzw. Mietkauffahrzeuge und ausgewählte Transportdienstleistungen (Bus, Abfallentsorgung und Post/Kurierdienste) die von öffentlichen Stellen beschafft werden. erstreckt, erfassen die Anforderungen von Option 3b auch leichte Nutzfahrzeuge. Sie geht zudem davon aus, dass der gleiche kombinierte Emissions-basierte Ansatz durch einen delegierten Rechtsakt im Rahmen der Richtlinie angenommen würde, sobald die regulatorischen Maßnahmen in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß für LKW und Busse auf EU-Ebene angenommen worden sind. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten für schwere Nutzfahrzeuge die Anforderungen von Option 4b.

#### ***D. Folgenabschätzung***

Die Analyse der Optionen folgte der Methodik zur Folgenabschätzung der Kommission und untersuchte die Auswirkungen in Bezug auf Effektivität, Effizienz, Übereinstimmung mit den politischen Zielen der EU, Verhältnismäßigkeit und Subsidiarität.

Die Analyse nutzte ein besonderes Bewertungsinstrument, welches zuvor bei der Ex-Post-Evaluierung der Richtlinie zum Einsatz gekommen war. Es wurde für die Zwecke dieser Studie zur Unterstützung der Folgenabschätzung weiterentwickelt.

Für die Folgenabschätzung der verschiedenen Optionen wurde als Referenz ein Basis-Szenario entwickelt. Das Basis-Szenario baut soweit wie möglich auf einer Aktualisierung des Referenz-Szenarios der EU von 2016 auf, welches mit dem PRIMES-TREMOVE-Modell von ICCS-E3MLab entwickelt wurde. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wurde zudem ein alternatives Basis-Szenario entwickelt, welches von einem schnelleren Anstieg des Anteils sauberer Busse ausgeht. Dieses alternative Basis-Szenario basiert auf Informationen von wichtigen Akteuren. Der zeitliche Rahmen für die Analyse zukünftiger



Beschaffungstätigkeiten ist 2020-2035, wobei die weiteren Auswirkungen beschaffener Fahrzeuge bis 2050 analysiert wurden.

Für die Studie wurde eine große Anzahl von Belegen verwendet. Eine wesentliche Informationsquelle waren von öffentlichen und privaten Partnern im Rahmen einer öffentlichen Konsultation und gezielten Konsultationsaktivitäten bereitgestellte Informationen sowie Informationen, die im Zuge verschiedener öffentlicher Versammlungen, eines besonderen territorialen Workshops zur Folgenabschätzung und von Interviews und Schreibtischstudien (wie in Anhang 2 dieser Studie beschrieben) gesammelt wurden. Insgesamt gab es eine Vielzahl von erschöpfenden und repräsentativen Quellen der verschiedenen Interessengruppen, die für die Erstellung dieser Studie verwendet wurden.

#### ***D.1 Effektivität und Effizienz der Optionen***

Für die Analyse der Effektivität und Effizienz musste die hohe Unsicherheit für Option 5, bezogen auf die Auswirkungen der ausschließlichen Verwendung einer aktualisierten Monetarisierungsmethodik einkalkuliert werden, um die öffentliche Beschaffung von Straßenfahrzeugen zu untermauern. Vor diesem Hintergrund führte die Analyse für die verschiedenen Optionen zu den folgenden Ergebnissen:

- Option 1: Es wird erwartet, dass die Aufhebung der Richtlinie nur zu einigen sehr begrenzten Kosteneinsparungen in der Verwaltung ohne weitere Auswirkungen führen wird. Eine Aufhebung würde nicht zum Erreichen der allgemeinen und spezifischen Ziele der politischen Initiative beitragen. Sie würde zu keinem kohärenteren und einheitlicheren Ansatz für die Beschaffung in den Mitgliedsstaaten führen, noch hätte sie Potential den Markt zu beeinflussen.
- Es wird erwartet, dass Option 2 bis 2035 zu einem größeren Anteil an sauberen Fahrzeugen und zu besseren Umweltvorteilen führen wird, was jedoch auf der Annahme basiert, dass die Monetarisierungsmethodik angewendet wird und auf Annahmen zur Art und Weise, wie die Mitgliedstaaten Ziele setzen werden, um die Einigung auf eine gemeinsame Definition eines sauberen Fahrzeugs auf EU-Ebene zu verfolgen. Im Vergleich zu Optionen 3, 4 und 6 zeigt Option 2 einen geringeren Vorteil für die Modernisierung der öffentlichen Beschaffung von sauberen Fahrzeugen: sie legt keine klaren Rahmenbedingungen für die Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie vor und bietet keine wirkliche langfristige Marktsicherheit, da die Signale für den Markt von der Handlungsbereitschaft der Mitgliedstaaten abhängen.
- Optionen 3 und 4 (mit den jeweiligen mehr oder weniger fordernden Varianten „a“ und „b“) decken alle spezifischen politischen Ziele der Initiative ab: Sie berücksichtigen alle relevanten Beschaffungspraktiken und durch die Einführung einer absoluten Definition sauberer Fahrzeuge und Mindestbeschaffungszielen wird die Marktunsicherheit wesentlich reduziert. Im Vergleich zur derzeitigen Richtlinie werden auch die Bestimmungen vereinfacht. Relativ zu Option 2 zeigen sie beträchtlichere Auswirkungen, insbesondere Option 4b. Sie bieten eine Vorbildwirkung für den Kauf von Privatfahrzeugen, auch wenn dies schwer gemessen werden kann, da sie eine einheitlichere und kohärentere Nutzung des öffentlichen Auftragswesens gewährleisten, welches den Absatz für saubere Fahrzeuge in der EU beschleunigt. Darüber hinaus gestatten sie ein beträchtliches Ausmaß an Flexibilität bei der Umsetzung, da Mitgliedstaaten entscheiden können, wie sie die Beschaffungsziele unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Gegebenheiten umsetzen möchten. Durch die Aufhebung der Monetarisierungsmethodik tragen diese Optionen zur Vereinfachung der Richtlinie bei. Beide Optionen sehen ebenfalls eine stufenweise Annahme von anspruchsvolleren Zielen vor, um Behörden die Nutzung bestehender Verträge und die Vornahme von Anpassungen in Bezug auf die notwendige unterstützende Infrastruktur zu ermöglichen. Allerdings befasst sich Option 3 mangels bestehender Vorschriften für CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen nicht mit schweren Nutzfahrzeugen. Option 4 ist in Bezug auf den emissionsbasierten Ansatz anderer

Richtlinien für die Reduzierung von Emissionen von Straßenfahrzeugen nicht kohärent.

- Option 5 zeigt die stärksten Auswirkungen in Bezug auf die Abnahme von sauberen Fahrzeugen in der EU. Aufbauend auf der Annahme, dass Elektrobusse die kostengünstigste Option sind und ab 2020 beschafft werden, wird diese Option nicht zur Wahl von sauberen, emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen in den anderen Marktsegmenten führen, wo erwartet wird, dass konventionelle Fahrzeuge unter der aktualisierten Methodik weiterhin kosteneffizient bleiben. Allen öffentlichen Stellen diesen Ansatz der Fahrzeugbeschaffung vorzuschreiben, kann auch die Prinzipien der Effizienz in Frage stellen.
- Option 6 schlägt die Brücke zwischen Option 3b und Option 4b. Sie ermöglicht einen politischen Ansatz für die Beschaffung von sauberen Fahrzeugen auf EU-Ebene, der mit anderen relevanten Richtlinien, die sich mit den Emissionen im Verkehrsbereich befassen, übereinstimmt. Gleichzeitig ermöglicht sie dem öffentlichen Beschaffungswesen die Marktakzeptanz sauberer schwerer Nutzfahrzeuge zu fördern, bis auf EU-Ebene regulatorische Maßnahmen für CO<sub>2</sub>-Emissionen für Lkw und Busse verabschiedet worden sind.

## **D.2 Kohärenz der Optionen**

Option 4 erstreckt sich auf alle Marktsegmente und Arten der Beschaffung basierend auf einem gemeinsamen Ansatz. Option 6 baut auf verschiedene Kriterien für verschiedene Fahrzeugtypen. Option 3 deckt nicht alle Fahrzeuge ab; Option 2 gilt für Fahrzeugkäufe und überlässt andere Formen der Beschaffungspraxis dem Ermessen der Mitgliedstaaten. Option 5 ist nicht kohärent, da es je nach Fahrzeugtyp zur Auswahl von Fahrzeugen mit verschiedenen Antriebssystemen führt, wenig Raum für Vorhersehbarkeit lässt und im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge keine wirkliche Flexibilität für verschiedene Technologien bietet.

Mit Ausnahme der Option 1 sind alle Optionen im Einklang mit den allgemeinen politischen Zielen der EU zur Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr. Optionen 2 und 3 entsprechen den politischen Rahmenbedingungen, welche die CO<sub>2</sub>-Emissionen von PKW und Kleintransportern regeln, da sie einen Ansatz eines emissionsbasierten Grenzwerts anwenden. Option 4 ist hier nicht vollständig konsequent, stimmt jedoch mit Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe überein. Option 5 entspricht dem Ziel des 2011 White Paper<sup>8</sup> zur Internalisierung externer Verkehrskosten. Option 6 kombiniert Elemente von Option 3 (für PKW und Kleintransporter) und Option 4 (für Busse und LKW) und ermöglicht eine vollständige Übereinstimmung mit emissionsbasierten Politikansätzen in der Zukunft.

In Bezug auf die Übereinstimmung mit anderen Zielen der EU (Binnenmarkt, Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, Auswirkungen auf kleine und mittelständische Unternehmen und Verkehrszugänglichkeit) wird erwartet, dass Optionen 3-6 - in unterschiedlichem Maße - zu einer besseren Angleichung von Beschaffungspraktiken in allen Mitgliedstaaten beitragen werden. Optionen 3, 4 und 6 gestatten einen gewissen Differenzierungsgrad zwischen Mitgliedstaaten in Bezug auf die eingeführten Grenzwerte, gewährleisten jedoch die Verwendung von gemeinsamen Kriterien. Option 5 führt eine weitreichende, verbindliche Vereinheitlichung von Beschaffungsmethoden und -kriterien ein. Option 2 hilft nicht bei der stärkeren Vereinheitlichung von Beschaffungspraktiken, wohingegen Option 1 jedwede Verpflichtung für einen gemeinsamen Ansatz bei der Beschaffung von Fahrzeugen abschafft.

## **D.3 Verhältnismäßigkeit und Subsidiarität**

Keine der Optionen geht über das zur Erreichung der Ziele Erforderliche hinaus. Alle Optionen - mit Ausnahme von Option 5 - geben den öffentlichen Stellen Raum Niedrig- und Null-Emissions-Mobilität durch Maßnahmen zur Aufrüstung der verbleibenden Flotte durch effiziente konventionell betriebene Fahrzeuge zu definieren.

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en)

Gleichzeitig gibt die Anwendung des Mandats auf nationaler Ebene in Optionen 3, 4 und 6 nationalen, regionalen und lokalen Behörden die Flexibilität, die Umsetzung des Mandats ihren besonderen Umständen anzupassen. Diese Optionen greifen im Prinzip nicht in die Kompetenz der Mitgliedstaaten, den öffentlichen Verkehr zu regeln, ein. Sie gewähren auch innerhalb der allgemeinen Rahmenbedingungen des EU-Ansatzes zur Erreichung einer emissionsarmen Mobilität die freie Wahl in Bezug auf die Technologie.

Hinsichtlich des Rechtsinstruments macht die Analyse deutlich, dass eine überarbeitete Richtlinie die notwendige Flexibilität bietet um Richtungssteuerung und Anpassung an innerstaatlichen Umstände zu kombinieren.

### ***E. Bevorzugte Option***

Option 6 wurde in Bezug auf Effektivität und Effizienz als die bevorzugte Option identifiziert. Sie umfasst im Vergleich zum Basis-Szenario erhebliche Auswirkungen auf den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge (227 % - 468 %) und wesentliche Umweltvorteile (Kosteneinsparungen verbunden mit der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 800 - 2.100 Millionen € und 40 - 100 Millionen € verbunden mit der Verringerung der Luftschadstoffe).<sup>9</sup> Beschaffungskosten (4.100 Millionen €) werden im Bewertungszeitraum nur teilweise (45 %) durch Einsparungen bei den Betriebskosten ausgeglichen, werden jedoch nicht als unausgewogen angesehen, insbesondere nicht in einer annualisierten Kostenperspektive über den Zeitraum der Folgenabschätzung.

#### **GETTING IN TOUCH WITH THE EU**

In person

All over the European Union there are hundreds of Europe Direct information centres. You can find the address of the centre nearest you at:

[https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

On the phone or by email

Europe Direct is a service that answers your questions about the European Union. You can contact this service:

- by freephone: 00 800 6 7 8 9 10 11 (certain operators may charge for these calls),
- at the following standard number: +32 22999696, or
- by email via: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

#### **FINDING INFORMATION ABOUT THE EU**

---

<sup>9</sup>Das Spektrum veranschaulicht die Sensitivitätsanalyse, die im Hinblick auf das alternative Basisszenario durchgeführt wurde.

## Online

Information about the European Union in all the official languages of the EU is available on the Europa website at: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)

## EU publications

You can download or order free and priced EU publications from: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Multiple copies of free publications may be obtained by contacting Europe Direct or your local information centre (see [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en) ).

## EU law and related documents

For access to legal information from the EU, including all EU law since 1952 in all the official language versions, go to EUR-Lex at: <http://eur-lex.europa.eu>

## Open data from the EU

The EU Open Data Portal ( <http://data.europa.eu/euodp/en> ) provides access to datasets from the EU. Data can be downloaded and reused for free, for both commercial and non-commercial purposes.

