EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO_2-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die EU erkennt den Klimawandel als existenzielle Bedrohung an, die eng mit globaler Sicherheit, Frieden und nachhaltiger Entwicklung verbunden ist. Die Bekämpfung des Klimawandels bietet die Gelegenheit, gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit und die Unabhängigkeit der EU zu stärken. Die EU hat sich verpflichtet, ihre gesamtwirtschaftlichen Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Die Kommission hat zudem eine Änderung des Europäischen Klimagesetzes vorgeschlagen, in der das Ziel einer Verringerung um 90 % bis 2040 verankert ist[1]. Sowohl der Rat als auch das Europäische Parlament haben ihre Standpunkte zu dem Dossier festgelegt, das sich derzeit im Mitentscheidungsverfahren befindet.

Die Dekarbonisierungspolitik ist ein starker Wachstumsmotor, wenn sie gut in die Industrie-, Wettbewerbs-, Wirtschafts- und Handelspolitik integriert ist, wie im Kompass für Wettbewerbsfähigkeit[2] und im Deal für eine saubere Industrie[3] erläutert.

Die Verringerung der aus dem Straßenverkehr stammenden CO_2-Emissionen ist zum Erreichen der Klimaneutralität unerlässlich. Im Jahr 2023 machten sie rund 30 % der gesamten Netto-CO_2-Emissionen der EU (und 24 % der Treibhausgasemissionen) aus und sind immer noch höher als 1990.

Die Verordnung zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge[4] (Vans) ist ein wesentliches Element im Katalog der EU-Maßnahmen, mit denen die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs erreicht werden soll. Sie regelt den schrittweisen Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen. Während sie den Investoren entlang der Wertschöpfungskette langfristige Sicherheit und Berechenbarkeit bietet, sorgt sie zugleich für ausreichend Vorlaufzeit, damit dieser Übergang gerecht erfolgen kann.

Die europäische Automobilindustrie trägt 1 Billion EUR zu unserem Bruttoinlandsprodukt bei und steht für ein Drittel der in der Union getätigten privaten Investitionen in Forschung und Entwicklung. Direkt oder indirekt beschäftigt sie drei Millionen Europäerinnen und Europäer im verarbeitenden Gewerbe. Die Branche durchläuft derzeit eine globale strukturelle Transformation im Zusammenhang mit dem ökologischen und digitalen Wandel und ist mit schwerwiegenden Herausforderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit konfrontiert.

Im Januar 2025 hat die Kommission einen strategischen Dialog mit der Automobilbranche eingeleitet. Ziel ist es, sich den genannten Herausforderungen zu stellen und konkrete

---

[1] Europäische Kommission, Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1119 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität, COM(2025) 524 final vom 2.7.2025.

[2] Europäische Kommission, Mitteilung „Ein Kompass für eine wettbewerbsfähige EU“, COM(2025) 30 final vom 29.1.2025.

[3] Europäische Kommission, Mitteilung „Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung“, COM(2025) 85 final vom 26.2.2025.

[4] Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

Strategien und Lösungen zu entwickeln, damit dieser europäische Schlüsselsektor eine solide Zukunft hat. Ergebnis war der Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5]. Dieser sieht in den folgenden fünf Schlüsselbereichen konkrete Maßnahmen zur Sicherung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und zur Aufrechterhaltung einer starken europäischen Produktionsbasis vor: 1) Innovation und Digitalisierung, 2) saubere Mobilität, 3) Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Lieferketten, 4) Kompetenzen und soziale Dimension sowie 5) faire Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen für Unternehmen.

Um die Ziele des Aktionsplans zu erreichen, werden rund 50 Leitinitiativen eingeführt. Dazu gehören die Überarbeitung der Verordnung zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und die Überarbeitung der Richtlinie über die Kennzeichnung von Personenkraftwagen[6], womit für eine bessere Verbraucherinformation gesorgt und der Nachhaltigkeit förderliche Entscheidungen im Einklang mit den Klima- und Umweltzielen der EU erleichtert werden sollen.

Da die in der Verordnung festgelegten CO_2-Emissionsziele im Laufe der Zeit strenger werden, können die Vorschriften nur durch den zunehmenden Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge eingehalten werden. Sonstige vorhandene Instrumente zur Verringerung der CO_2-Emissionen haben nur begrenzte Auswirkungen und reichen allein nicht aus, um die derzeitigen und künftigen CO_2-Ziele zu erreichen. Obgleich es wesentlich ist, dass die Ziele weiterhin einen Anreiz für den Übergang zu emissionsfreier Mobilität bilden und Sicherheit und Berechenbarkeit für Investitionen bieten, kann ein Mangel an Spielraum für die Einhaltung der Vorschriften zusammen mit den erheblichen Veränderungen der wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen zu einem Risiko der Nichteinhaltung durch die Fahrzeughersteller führen.

Die Technologieneutralität muss gestärkt werden, da der derzeitige Rechtsrahmen die kontinuierliche Innovation und Entwicklung anderer Technologien als emissionsfreier Antriebsstränge, die für bestimmte Anwendungsfälle und/oder eine Übergangsphase nützlich sein können, einzuschränken droht. Aufgrund von Hindernissen für die Einführung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge, die kurzfristig zu einem Mangel an Nachfrage führen, stehen die Hersteller dieser Fahrzeuge vor besonderen Herausforderungen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken und sie nachhaltiger zu machen, sollten zudem gezielte Anreize für die Entwicklung von in der EU hergestellten kleinen Elektro-Personenkraftwagen geschaffen werden.

Des Weiteren muss sichergestellt werden, dass die Verbraucher klare und harmonisierte Informationen über die Umweltverträglichkeit von neuen Personenkraftwagen und von Fahrzeugen, die von Einzelhändlern auf dem Gebrauchtwagenmarkt verkauft werden, erhalten. Dies sollte die Kennzeichnung aller Arten von Fahrzeugen, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge, einschließen, womit fundierte Kaufentscheidungen erleichtert und den Übergang zu emissionsfreier Mobilität gefördert würde.

In diesem Zusammenhang zielt der Vorschlag darauf ab, einen flexibleren und technologieneutralen Ansatz zu bieten, mit dem den Technologie- und Marktentwicklungen Rechnung getragen wird und wir gleichzeitig weiter auf Kurs hin zur Klimaneutralität bleiben

---

5 Europäische Kommission, Mitteilung „Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie“, COM(2025) 95 final vom 5.3.2025.

6 Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16).

und die Berechenbarkeit für Hersteller und Investoren beim gerechten Übergang zur emissionsfreien Mobilität gewährleisten können. Der Vorschlag sieht vor,

1. den Herstellern mehr Flexibilität einzuräumen, ihre CO_2-Emissionsziele zu erreichen;
2. die Technologieneutralität der CO_2-Emissionsnormen zu stärken;
3. den Beitrag der CO_2-Emissionsnormen zu den im EU-Klimagesetz festgelegten Klimazielen aufrechtzuerhalten;
4. die Sicherheit und Berechenbarkeit für Hersteller und Investoren in der Wertschöpfungskette für emissionsfreie Mobilität aufrechtzuerhalten;
5. für die Bereitstellung angemessener Informationen zu sorgen und damit den potenziellen Käufern eine bessere Orientierungshilfe zu bieten, was letztlich auch die Hersteller bei der Einhaltung der CO_2-Emissionsnormen unterstützt.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Zielen des Europäischen Klimagesetzes, wie in Artikel 6 Absatz 4 der genannten Verordnung vorgeschrieben. Der Vorschlag steht im Einklang mit der sonstigen Politik der EU in den Bereichen Klima, Energie und Verkehr, darunter

– die Verordnung (EU) 2023/1804, mit der eine angemessene Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der gesamten EU gewährleistet wird, was durch die Infrastrukturfazilität für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Facility, AFIF) für Ladeprojekte unterstützt wird. Der EU-Aktionsplan für Stromnetze und die kommenden Rechtsvorschriften zur Netzmodernisierung zielen darauf ab, die Elektromobilität effizient zu integrieren, während im Rahmen des Aktionsplans für erschwingliche Energie die Ladekosten gesenkt werden sollen. Ein Vorschlag zur Dekarbonisierung der Unternehmensflotte wird für mehr Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen sorgen;

– die Verordnung zu kritischen Rohstoffen, mit der eine nachhaltige Batterie-Wertschöpfungskette gefördert wird, wobei strategische Projekte zur Sicherung der Rohstoffversorgung genehmigt werden. Mit der Netto-Null-Industrie-Verordnung werden Nachhaltigkeit und Resilienz sowie die Fertigungskapazitäten der EU für Netto-Null-Technologien wie Batterien gestärkt. Die Entwicklung der EU-Batterielieferkette wird durch den Batterie-Booster weiter unterstützt. Mit kommenden Rechtsvorschriften, etwa dem „Industriebeschleunigungsgesetz“, soll gewährleistet werden, dass wichtige Bauteile für Elektrofahrzeuge, die in der EU verkauft werden, weiter in der EU hergestellt werden, indem die öffentliche Unterstützung für die Automobilindustrie von Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien abhängig gemacht wird. Solche Kriterien sind ein sehr wirksames Instrument zur Unterstützung der europäischen Automobilindustrie. Im Rahmen des Industriebeschleunigungsgesetzes soll auch eine Kennzeichnung für die Kohlenstoffintensität von Industrieprodukten, zunächst von Stahl, sowie Parameter für „hergestellt in der EU“ entwickelt werden. Dies ist wichtig, um gegebenenfalls unter Berücksichtigung der entsprechenden Entwicklungen die Kohärenz der Methoden zu gewährleisten. Dasselbe gilt für „hergestellt in der EU“ bei kleinen Elektro-Personenkraftwagen;

– das EHS2, das den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen durch CO_2-Bepreisung unterstützt;

– die Lastenteilungsverordnung, die nach wie vor von zentraler Bedeutung für die Strategie der EU zur Verringerung der Emissionen ist, wobei das Ziel für 2030 für Nicht-EHS-Sektoren auf eine Verringerung um 40 % gegenüber 2005 festgelegt wurde und die Mitgliedstaaten ihre nationalen Haushalte und Flexibilitätsregelungen kontinuierlich anpassen, da die Union die Fortschritte bei der Verwirklichung ihrer Klimaziele überwacht.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Europa hat einen ambitionierten Rahmen für das Vorhaben geschaffen, seine Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen. Der Deal für eine saubere Industrie ist darauf ausgerichtet, die EU – auch für energieintensive Industrien – als wettbewerbsfähigen und attraktiven Fertigungsstandort zu erhalten und saubere Technologien und neue kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern, um die vereinbarten Dekarbonisierungsziele zu erreichen. Mit ihrer Umsetzung wird auch die Energieunabhängigkeit der EU von importierten fossilen Brennstoffen gestärkt.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 192 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Nach Artikel 191 und Artikel 192 Absatz 1 AEUV muss die Europäische Union zur Verfolgung unter anderem der nachstehenden Ziele beitragen: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität; Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels. Auf der Grundlage von Artikel 192 AEUV hat die Union bereits Maßnahmen ergriffen, um die CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu verringern (mit der Verordnung (EU) 2019/631, die seit dem 1. Januar 2020 Anwendung findet) und für Verbraucher Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen, die zum Kauf oder Leasing angeboten werden, bereitzustellen (mit der Richtlinie 1999/94/EG).

- **Subsidiarität**

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, und koordinierte Maßnahmen auf EU-Ebene können eine wirksame Ergänzung und Verstärkung nationaler, regionaler und lokaler Maßnahmen sein. Ein Tätigwerden der EU ist gemäß Artikel 191 des Vertrags von Lissabon aus Gründen der Subsidiarität gerechtfertigt.

Da die CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge und die Vorschriften für die Fahrzeugkennzeichnung auf EU-Ebene festgelegt werden, können die Ziele der vorliegenden Initiative nur auf Unionsebene erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele der Union, die Treibhausgasemissionen kosteneffizient zu senken und gleichzeitig Fairness und Umweltintegrität zu gewährleisten, zu erreichen.

- **Wahl des Instruments**

Mit dem Vorschlag wird die Verordnung (EU) 2019/631 geändert – daher ist eine Verordnung das einzige geeignete Rechtsinstrument.

Was die Fahrzeugkennzeichnung betrifft, so wird die Richtlinie 1999/94/EG durch den Vorschlag aufgehoben und ersetzt. In Anbetracht der Ergebnisse der Bewertung, der wichtigsten Änderungen, die an den bestehenden Vorschriften vorgenommen werden müssen, und des Ziels, das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern, stellt eine Verordnung das geeignete Rechtsinstrument dar, um die Richtlinie zu ersetzen, da sie klare, detaillierte und unmittelbar anwendbare Bestimmungen enthält. Darüber hinaus wird so sichergestellt, dass die rechtlichen Anforderungen in der gesamten Union gleichzeitig und einheitlich umgesetzt werden.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Unter den Interessenträgern herrscht allgemein Einvernehmen darüber, dass die Dekarbonisierungsbemühungen der EU auf Kurs bleiben müssen und die Elektrifizierung für die Transformation und die künftige Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie von zentraler Bedeutung sein wird. Einige Interessenträger sind jedoch der Meinung, dass der derzeitige EU-Rechtsrahmen zu starr sei und den Fahrzeugherstellern bei der Transformation Probleme bereiten könnte. Dieser Gefahr sollte daher begegnet werden.

Die Bewertung der Richtlinie über die Kennzeichnung von Personenkraftwagen hat ergeben, dass ihr eigentliches Ziel – die Information der Verbraucher über die CO_2-Emissionen von Neuwagen – zwar bis zu einem gewissen Grade erreicht wurde, jedoch mehrere Faktoren ihre potenziellen Auswirkungen und die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher einschränken. Ihre Relevanz wird weiter dadurch vermindert, dass der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge zunimmt, für die bisher nur sehr begrenzte und unzureichende Informationen bereitgestellt werden, und potenzielle Käufer zunehmend digitale Plattformen nutzen, um sich vor dem Kauf zu informieren.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission hat eine Reihe von wichtigen Interessengruppen für die Konsultation ermittelt, darunter die Mitgliedstaaten (nationale und regionale Behörden), Fahrzeughersteller, Zulieferer von Bauteilen und Werkstoffen, Kraftstoff- und Energielieferanten, Fahrzeugkäufer (Privatpersonen, Unternehmen, Logistikunternehmen), Nichtregierungsorganisation in den Bereich Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz sowie Sozialpartner.

Um Rückmeldungen dieser Gruppen einzuholen, veröffentlichte die Kommission eine Aufforderung zur Stellungnahme und eine öffentliche Online-Konsultation (7. Juli bis 10. Oktober 2025). Sie hat sich auch mit den Branchenverbänden der Hersteller von Fahrzeugen und Komponenten und der Energieversorger getroffen, bilaterale Konferenzen mit den Behörden der Mitgliedstaaten, den Sozialpartnern und Nichtregierungsorganisationen durchgeführt und die Interessenträger aufgefordert, Positionspapiere vorzulegen.

Auf die Aufforderung zur Stellungnahme zur Überarbeitung der Verordnung zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gingen 963 Antworten ein, während auf die gesondert veröffentlichte Aufforderung zur Stellungnahme zur Überarbeitung der Richtlinie über die Kennzeichnung von

Personenkraftwagen[7] 39 Antworten eingingen. Die öffentliche Online-Konsultation, die auf der Website „EU Survey“[8] durchgeführt wurde, betraf sowohl die Überarbeitung der Verordnung über CO_2-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge als auch die Überarbeitung der Richtlinie über die Kennzeichnung von Personenkraftwagen. Im Rahmen der Konsultation gingen 1115 Antworten ein, davon 859 (77 %) von EU-Bürgerinnen und -Bürgern, 120 (11 %) von Unternehmen, 57 (5 %) von KMU, 76 (7 %) von Wirtschaftsverbänden, 14 (1 %) von Nichtregierungsorganisationen und die übrigen von akademischen Einrichtungen, Verbraucherorganisationen und Gewerkschaften.

In ihren Antworten auf die öffentliche Konsultation äußerten die Interessenträger ein breites Spektrum an Meinungen zu den CO_2-Zielvorgaben. Die Stabilität der politischen Rahmenbedingungen wurde von einigen Mitgliedstaaten, lokalen Behörden, Nichtregierungsorganisationen im Umweltbereich, Wissenschaftlern und dem Elektrizitätssektor als wesentlich erachtet. Demgegenüber waren die meisten anderen Interessenträger aus der Industrie – im Einklang mit einer Kampagne mobilisierter Bürgerinnen und Bürger – der Ansicht, dass die Ziele für 2035 nicht erreicht werden könnten, da die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge langsamer voranschreite als erwartet. Vertreter der Industrie sprachen sich allgemein dafür aus, dass nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge im Rahmen der Verordnung über die CO_2-Emissionsnormen eine Rolle spielen sollten, um mehr Flexibilität zu erreichen und die Technologieneutralität zu stärken, während Nichtregierungsorganisationen und Behörden zumeist die gegenteilige Ansicht vertraten. Die Interessenträger aus der Industrie forderten zudem mehr Flexibilität bei der Verwendung von Geldbußen und schlugen vor, dass diese als Unterstützungsmechanismus statt als Sanktionsmaßnahme dienen sollten. Bürgerinnen und Bürger und Nichtregierungsorganisationen sprachen sich allgemein dafür aus, die Einnahmen zur Unterstützung von Arbeitnehmern, zum Ausbau der Ladeinfrastruktur und für nachfrageseitige Maßnahmen zu verwenden.

Eine deutliche Mehrheit der Interessenträger befürwortete es, die Fahrzeugkennzeichnung zu harmonisieren und zu vereinfachen sowie spezifische Informationen für emissionsfreie Fahrzeuge in dieser aufzuführen, nicht aber sonstige zusätzliche Informationen, die nicht ohne Weiteres verfügbar sind, z. B. die Gesamtbetriebskosten. Die meisten Interessenträger halten es für wichtig, die Kennzeichnung auf neue leichte Nutzfahrzeuge auszuweiten. Die Verbraucherorganisationen forderten, die Kennzeichnung auch auf Gebrauchtwagen auszuweiten.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Der quantitativen Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen der in Betracht gezogenen Politikoptionen lag eine Reihe von Szenarien zugrunde, die für das PRIMES-Modell entwickelt wurden. Diese Analyse wurde durch die Anwendung anderer Modellierungstools wie GEM-E3 und E3ME und das DIONE-Modell der JRC ergänzt.

Daten zur Überwachung der Treibhausgasemissionen und andere Merkmale der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge wurden den jährlichen Überwachungsdaten entnommen, die gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 von den Mitgliedstaaten gemeldet und von der Europäischen Umweltagentur (EUA) erfasst werden.

---

7 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Uberarbeitung-der-EU-Vorschriften-uber-die-Fahrzeugkennzeichnung_de.

8 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_de.

Weitere Informationen wurden von externen Vertragspartnern im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen eingeholt.

- **Folgenabschätzung**

Die Kommission hat eine Folgenabschätzung durchgeführt, die eine detaillierte Analyse umfasst. In der Folgenabschätzung hat die Kommission die Kohärenz der Initiative mit den Zielen des Europäischen Klimagesetzes, wie in Artikel 6 Absatz 4 der genannten Verordnung vorgeschrieben, bewertet.

Es wurden verschiedene Politikoptionen untersucht, die sich in drei Hauptkategorien unterteilen lassen: i) CO_2-Emissionsziele für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie verschiedene Flexibilitätsregelungen zur Erleichterung der Einhaltung (nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe, extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, mehrjährige Einhaltung, Begünstigungen für kleine Elektro-Personenkraftwagen) ii) finanzielle Unterstützung durch die Verwendung von Geldbußen iii) Fahrzeugkennzeichnung

Es wurde eine bevorzugte Kombination von Optionen in Bezug auf Ziele und Flexibilitätsregelungen ermittelt, die für mehr Flexibilität und Technologieneutralität sorgt und gleichzeitig ein starkes Signal für Investitionen in emissionsfreie Mobilität auf längere Sicht aufrechterhält. Was die Fahrzeugkennzeichnung angeht, so wird die Option bevorzugt, die ein möglichst breites Spektrum von Gebrauchtfahrzeugen abdeckt.

Die bevorzugte Option in Bezug auf die CO_2-Emissionsziele und die Flexibilitätsregelungen bietet den Herstellern Vorteile im Zeitraum 2030-2034. Zugleich stärkt sie die Technologieneutralität, indem extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen und nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen auch über 2035 hinaus eine Rolle zuerkannt wird, wobei die 100%-Reduktionsziele für 2035 beibehalten werden. Dies wird einen Anreiz für fortlaufende Investitionen in andere Technologien als emissionsfreie Antriebsstränge, die für bestimmte Anwendungsfälle und/oder für eine Übergangsphase nützlich sein können, und deren Weiterentwicklung bieten sowie möglicherweise auch die Wettbewerbsfähigkeit einiger europäischer Hersteller auf anderen Märkten fördern. Wie aus der Bewertung hervorgeht, sind die Auswirkungen der bevorzugten Option auf Energie und Klima begrenzt, insbesondere aufgrund der eingebauten Schutzvorkehrungen. Somit steht die Initiative mit dem EU-Klimaneutralitätsziel für 2050, dem Klimaziel für 2030 und den Fortschritten auf dem Anpassungspfad im Einklang.

Die bevorzugte Option in Bezug auf die CO_2-Emissionsziele und die Flexibilitätsregelungen bringt einige zusätzliche Gesamtsystemkosten (Kapital-, Kraftstoff- und sonstige Betriebskosten) mit sich, weist jedoch keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem Ausgangsszenario auf.

Die durch die Initiative geschaffene regulatorische Flexibilität sollte kurzfristig die Wettbewerbsfähigkeit stärken. Die bevorzugte Option umfasst Elemente, mit denen das erforderliche Gleichgewicht zwischen regulatorischer Flexibilität und gestärkter Technologieneutralität einerseits und der Berechenbarkeit und Stabilität des langfristigen Signals für emissionsfreie Fahrzeuge andererseits gewährleistet werden soll.

Mit der bevorzugten Option für die Fahrzeugkennzeichnung wird dafür gesorgt, dass potenziellen Käufern emissionsfreier Fahrzeuge angemessenere Informationen zur Verfügung gestellt werden. Sie deckt alle Gebrauchtfahrzeuge in gleicher Weise ab, während mit der

Harmonisierung auf EU-Ebene das System der Fahrzeugkennzeichnung wirksam vereinfacht wird. Durch die Harmonisierung entfällt die Notwendigkeit, eine nationale Fahrzeugkennzeichnung zu entwickeln, was zu Kosteneinsparungen für die nationalen Behörden führt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Einklang mit dem Engagement der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde der Vorschlag inklusiv, d. h. beruhend auf dem Grundsatz der Transparenz und der kontinuierlichen Zusammenarbeit mit den Interessenträgern, ausgearbeitet.

Verglichen mit der derzeitigen Verordnung wird der Vorschlag die durch die Rechtsvorschrift verursachten Verwaltungskosten voraussichtlich nicht erhöhen. Die Komplexität des Rechtsrahmens wird durch den Vorschlag ebenfalls nicht erhöht.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. Er trägt insbesondere zu dem Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung gemäß Artikel 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union[9] bei.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Finanzbogen, in dem die Auswirkungen auf die Haushalts-, Personal- und Verwaltungsressourcen dargelegt sind, war dem Vorschlag beigefügt, der zur Annahme der Verordnung (EU) 2019/631 und ihrer durch die Verordnung (EU) 2023/851 überarbeiteten Fassung führte.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Da der Inhalt der Vorschriften durch den Vorschlag nicht geändert wird, bleibt die Bewertung der Umsetzung dieselbe wie die des Vorschlags, der zur Annahme der durch die Verordnung (EU) 2023/851 geänderten Verordnung (EU) 2019/631 geführt hat.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 enthält folgende Änderungsvorschläge:

– Mit Artikel 1 Nummer 1 wird Artikel 1 geändert, um gegenüber dem Ausgangswert von 2021 das EU-weite Flottenziel für CO_2-Emissionen für leichte Nutzfahrzeuge für 2030 von 50 % auf 40 % und das EU-weite Flottenziel für CO_2-Emissionen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für 2035 von 100 % auf 90 % zu senken. Außerdem wird die Fahrzeugkennzeichnung dem Gegenstand der Verordnung hinzugefügt.

– Mit Artikel 1 Nummer 2 wird Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b geändert, um klarzustellen, dass tatsächlich alle emissionsfreien Fahrzeuge der Klasse N (einschließlich Fahrzeuge der Klassen N1 und N2), deren Masse ohne die Masse der

[9] ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

Batterie 2 840 kg nicht übersteigt, im Hinblick auf die Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten CO_2-Emissionsziele bewertet werden. Außerdem wird der Geltungsbereich der Verordnung auf die Fahrzeugkennzeichnung ausgeweitet.

– Mit Artikel 1 Nummer 3 wird Artikel 3 geändert, um die Definition des Begriffs „Prüfmasse“ zu präzisieren und Begriffsbestimmungen einzuführen, die für die Vorschriften über die Fahrzeugkennzeichnung relevant sind.

– Mit Artikel 1 Nummer 4 wird Artikel 4 geändert, um die Einhaltung der Vorschriften über mehrere Jahre hinweg einzuführen. Für sich daraus ergebende Anpassungen wird mit Artikel 1 Nummer 7 Artikel 6 und mit Artikel 1 Nummer 9 Artikel 8 geändert.

– Mit Artikel 1 Nummer 5 wird Artikel 5 geändert, um Begünstigungen für in der EU hergestellte kleine Elektrofahrzeuge vorzusehen.

– Mit Artikel 1 Absatz 6 werden neue Bestimmungen über die Rolle bestimmter nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe eingeführt.

– Mit Artikel 1 Nummer 6 werden neue Bestimmungen über die Rolle von in der EU hergestelltem kohlenstoffarmem Stahl eingeführt.

– Mit Artikel 1 Absätze 10 und 14 werden die neuen Artikel 15a und 15b sowie der neue Anhang IIIa eingeführt, die die Vorschriften für die Fahrzeugkennzeichnung enthalten.

2025/0420 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO_2-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[10],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[11],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Annahme der Verordnung (EU) 2021/1119 (Klimagesetz) hat die Union ein verbindliches Ziel, die gesamte Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen und so die Emissionen bis zu diesem Zeitpunkt auf netto null zu reduzieren, sowie das Ziel, danach negative Emissionen zu erreichen, rechtlich verankert; zudem hat sie ein verbindliches Zwischenziel der Union für 2030 festgelegt und die Voraussetzungen für die Festlegung eines unionsweiten Zwischenziels für 2040 geschaffen.

(2) Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, kommt es unter anderem darauf an, die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der europäischen Industrie zu sichern und zu stärken, Übergangspfade zu beschreiten, die sich auf die besten verfügbaren – kosteneffizienten, sicheren und skalierbaren – Technologien stützen, mehr Nachdruck auf die Gerechtigkeit des Übergangs zu legen, den fairen Wettbewerb mit unseren internationalen Partnern zu gewährleisten und unsere Energieversorgung mit allen Lösungen für kohlenstofffreie bzw. kohlenstoffarme Energie zu dekarbonisieren.

(3) Mit dem Deal für eine saubere Industrie und dem Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie hat die EU die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation geschaffen, wobei sie sich sowohl auf die Dekarbonisierung als auch auf die industrielle Erneuerung konzentriert, etwa durch Unterstützungsmechanismen für die europäische Industrie, Vorgaben für einen europäischen Wertschöpfungsanteil an Batteriezellen und -komponenten in Elektrofahrzeugen, die in der EU verkauft

[10] ABl. C, […], [...], S. .
[11] ABl. C, […], [...], S. .

werden, einen besseren Zugang zu öffentlichen und privaten Finanzmitteln, weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen und klare Rahmenbedingungen für die Einführung und den Ausbau sauberer Technologien, mit dem Ziel der Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit und Innovation in der Union.

(4) Die Automobilindustrie ist eine tragende Säule der Wirtschaft der Union und befindet sich derzeit an einem Wendepunkt, an dem sie einem harten globalen Wettbewerb und tiefgreifenden strukturellen Veränderungen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung und Digitalisierung ausgesetzt ist. Der Weg zu emissionsfreier Mobilität erfordert einen integrierten Ansatz, der die Verringerung der CO_2-Emissionen, industrielle Wettbewerbsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und technologische Exzellenz miteinander verbindet. Um sicherzustellen, dass die Transformation die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie stärkt und gleichzeitig der ökologischen und sozialen Ambition der Union gerecht wird, hat die Kommission am 5. März 2025 den Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie angenommen.

(5) Leichte Nutzfahrzeuge werden in einem gewerblichen Kontext angeschafft und eingesetzt. In einer Reihe spezifischer Anwendungsfälle kann es in diesem Segment kurzfristige Hindernisse für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge geben. Daher sollte das CO_2-Emissionsziel für 2030 für die genannten Fahrzeuge angepasst werden, um dazu beizutragen, dass die Hersteller auch weiterhin Investitionen tätigen können, insbesondere in den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen.

(6) Die Förderung der Entwicklung und Herstellung kleiner Elektro-Personenkraftwagen in der EU wird dafür sorgen, dass saubere Mobilität für die Verbraucher erschwinglicher und leichter zugänglich wird, und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie stärken und sie nachhaltiger machen. Daher sollten Anreize für die Entwicklung und Herstellung von kleinen Elektro-Personenkraftwagen in der EU geschaffen werden – und zwar in Form von CO_2-Gutschriften für Hersteller, die solche Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen.

(7) Obwohl es wesentlich darauf ankommt, dass die CO_2 -Emissionsziele weiterhin einen Anreiz für den Übergang zu emissionsfreier Mobilität bilden und Sicherheit und Berechenbarkeit für Investitionen bieten, kann ein Mangel an regulatorischer Flexibilität den Fahrzeugherstellern insofern Schwierigkeiten bereiten, als er ihre Optionen, die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, einschränkt. Daher sollte ein technologieneutraler Ansatz verfolgt werden, indem für regulatorische Flexibilität im Hinblick auf nicht emissionsfreie Technologien gesorgt wird.

(8) Um den Herstellern zusätzliche Flexibilität zu gewähren, sollten diese im Zeitraum 2030 bis 2032 sicherstellen, dass die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen ihrer Fahrzeuge ein Emissionsziel, das als Durchschnitt ihrer jährlichen spezifischen Emissionsziele in diesem Zeitraum berechnet wird, nicht überschreiten. Die Einhaltung der betreffenden Ziele sollte am Ende dieses Zeitraums für jeden Hersteller einzeln bewertet werden. Abgaben wegen Emissionsüberschreitung sollten entsprechend berechnet werden.

(9) Das Emissionsreduktionsziel für die gesamte Flotte ab 2035 sollte von 100 % auf 90 % gesenkt werden, sofern die verbleibenden Emissionen durch die Verwendung von Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl oder von Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe ausgeglichen werden.

(10) Für die Verwendung von Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl und von Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe sollte eine Deckelung vorgesehen sein, um die Investitionen in die emissionsfreie Wertschöpfungskette abzusichern. Indem mit diesen Gutschriften ab 2035 Emissionen von bis zu 10 % des EU-weiten Flottenziels für 2021 ausgeglichen werden können, unterstützen sie – in Kombination mit dem Emissionsreduktionsziel von 90 % – das allgemeine Ziel der Klimaneutralität.

(11) Im Jahr 2035 und danach alle fünf Jahre sollte die Kommission die Wirksamkeit der Verordnung bewerten, damit die Ausrichtung auf das verbindliche Ziel der Klimaneutralität bis 2050 gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates („Klimagesetz“) aufrechterhalten wird.

(12) Es ist angezeigt, Emissionseinsparungen durch nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe im Rahmen der CO_2-Emissionsnormen anzuerkennen, den Herstellern mehr Flexibilität einzuräumen und Investitionen in die Entwicklung der Wertschöpfungskette für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe zu unterstützen. Solche Kraftstoffe werden bei der Dekarbonisierung des Verkehrs weiter eine Rolle spielen. Zur Förderung innovativer Technologien enthält der derzeitige Rahmen der Richtlinie (EU) 2018/2001 verbindliche Ziele für fortschrittliche Biokraftstoffe im Verkehrssektor. Deren Umsetzung kommt allerdings nur langsam voran. Für Ende 2026 ist eine Überprüfung der Richtlinie (EU) 2018/2001 geplant, bei der die erzielten Fortschritte und die Notwendigkeit einer Aktualisierung des künftigen Rahmens für die Bioökonomie bewertet werden.

(13) Die Förderung von kohlenstoffarmem Stahl ist von entscheidender Bedeutung, um die Klimaziele der Union zu erreichen und gleichzeitig ihre industrielle Wettbewerbsfähigkeit und strategische Autonomie zu stärken. Da der Automobilsektor ein wichtiger Nutzer von Stahl ist, sollten Anreize für die Verwendung von kohlenstoffarmem Stahl in der Fahrzeugproduktion geschaffen werden, um damit einen Leitmarkt zu errichten. Nach 2035 sollten die Hersteller daher Gutschriften für in der EU hergestellten kohlenstoffarmen Stahl verwenden dürfen, um CO_2-Emissionen ihrer Neufahrzeuge auszugleichen – sofern diese nicht bereits durch Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe ausgeglichen wurden.

(14) Um den Herstellern leichter Nutzfahrzeuge mehr Sicherheit zu bieten, sollte eine technische Anpassung der Formel vorgesehen werden, nach der die spezifischen Emissionsziele eines Herstellers in Abhängigkeit von der durchschnittlichen Prüfmasse der EU-Flotte angepasst werden.

(15) Die Bewertung der Richtlinie über die Kennzeichnung von Personenkraftwagen hat ergeben, dass die Kennzeichnung in den Mitgliedstaaten nicht harmonisiert ist, potenzielle Käufer von emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen sowie Gebrauchtwagen im Rahmen der geltenden Vorschriften nicht angemessen informiert werden und die Verbraucher zunehmend digitale Instrumente nutzen, während die derzeitigen Vorschriften auf physische Verkaufsstellen – mit einem Leitfaden auf Papier und einem Plakataushang – abstellen. Die Richtlinie 1999/94/EG muss daher überarbeitet und aktualisiert werden.

(16) Es sollte eine Fahrzeugkennzeichnung mit für emissionsfreie Fahrzeuge relevanten Informationen verfügbar sein, damit die potenziellen Käufer solcher Fahrzeuge fundierte Kaufentscheidungen treffen können. Darüber hinaus sollte eine Fahrzeugkennzeichnung nicht nur für neue Personenkraftwagen, sondern auch für leichte Nutzfahrzeuge und Gebrauchtwagen verfügbar sein, damit sichergestellt ist, dass auch die potenziellen Käufer letzterer Fahrzeuge angemessen informiert werden.

(17) Die Kennzeichnung für Einzelfahrzeuge sollte die wichtigsten Informationen aus der Übereinstimmungsbescheinigung enthalten. Sie sollte den Verbrauchern auch die Möglichkeit bieten, Zugang zu zusätzlichen Informationen zu erhalten. Angesichts der Weiterentwicklung der technischen Anforderungen, der Überwachung und Berichterstattung sowie der verfügbaren Daten könnten die Kunden künftig etwa zusätzliche Informationen über die Leistung von Plug-in-Hybridfahrzeugen erhalten, aufgeschlüsselt nach Nutzerverhalten in Bezug auf den Anteil des Fahrens im Elektrobetrieb.

(18) Da die Käufer von Fahrzeugen zunehmend digitale Instrumente nutzen – und damit die Verbraucher verschiedene Fahrzeugmodelle, auch von verschiedenen Herstellern, vergleichen können –, sollten Informationen über alle Fahrzeugmodelle, für die neue Fahrzeuge in der Union in Verkehr gebracht werden, in einer Produktdatenbank zugänglich gemacht werden.

(19) Die Vorschriften für die Fahrzeugkennzeichnung sollten für Fahrzeughersteller und -händler oder andere natürliche oder juristische Personen gelten, die Fahrzeuge im Rahmen einer Geschäftstätigkeit auf dem Markt bereitstellen, womit Privatpersonen, die gelegentlich einen Gebrauchtwagen verkaufen, ausgenommen sind.

(20) Die Vorschriften für die Fahrzeugkennzeichnung sollten in die Verordnung (EU) 2019/631 aufgenommen werden, um die einheitliche und harmonisierte Anwendung in der gesamten Union zu gewährleisten.

(21) Um Methoden zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als „hergestellt in der EU“ und für die Einstufung von Stahl als kohlenstoffarm festzulegen und den Anhang über die Fahrzeugkennzeichnung zu ändern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um technologischen und rechtlichen Entwicklungen sowie Entwicklungen im Zusammenhang mit der Verbraucherinformation Rechnung zu tragen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(22) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung detaillierter Vorschriften und Verfahren für die Überwachung der für die Berechnung der Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl erforderlichen Daten und deren Meldung durch die Hersteller sowie die operativen Einzelheiten der Produktdatenbank für die Fahrzeugkennzeichnung übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.

(23) Da die mit dieser Verordnung verfolgten Ziele – zusätzliche Flexibilität für die Fahrzeughersteller bei der Einhaltung der Vorschriften bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Ambition der CO_2-Reduktionsziele sowie Harmonisierung und Aktualisierung der Anforderungen an die Fahrzeugkennzeichnung – auf Ebene der

Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahmen besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(24) Die Verordnung (EU) 2019/631 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Änderung der Verordnung (EU) 2019/631

Die Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 40 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wird."

b) Absatz 5a erhält folgende Fassung:

„Ab dem 1. Januar 2035 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 90 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.3 ermittelt wird;

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 90 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.3 ermittelt wird."

c) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Mit dieser Verordnung werden Bestimmungen über die Fahrzeugkennzeichnung festgelegt, um sicherzustellen, dass potenziellen Käufern einschlägige Informationen über Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die in der Union zum Kauf oder Leasing angeboten werden, zur Verfügung stehen."

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Buchstabe b erhält der Text nach dem Punkt folgende Fassung:

„Emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N werden ab dem 1. Januar 2025 für die Zwecke dieser Verordnung und unbeschadet der Verordnung (EU) 2018/858 und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als leichte Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gezählt, wenn die Bezugsmasse abzüglich der Masse des Energiespeichersystems 2 840 kg nicht überschreitet."

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die Artikel 15a und 15b der vorliegenden Verordnung gelten für alle in der Union zum Kauf oder Leasing angebotenen Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 im Sinne von Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858, die nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für

leichte Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission typgenehmigt sind.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe l erhält folgende Fassung:

„l) ‚Prüfmasse‘ oder ‚TM‘ die Masse eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und gemäß der Definition in Absatz 3.2.25 der UN-Regelung Nr. 154“.

b) Die folgenden Buchstaben n bis r werden angefügt:

„n) ‚emissionsfreies Fahrzeug‘ einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug mit Abgasemissionen von 0 g CO_2/km, ermittelt gemäß dem geltenden EU-Typgenehmigungsverfahren;

o) ‚Fahrzeugkennzeichnung‘ eine grafische Darstellung in gedruckter oder elektronischer Form, die den Anforderungen dieser Verordnung entspricht;

p) ‚Verkaufsstelle‘ einen Ort, an dem Fahrzeuge ausgestellt oder potenziellen Kunden zum Kauf oder Leasing angeboten werden, einschließlich Messen, auf denen Fahrzeuge der Öffentlichkeit vorgestellt werden;

q) ‚Werbematerial‘ jede Form von Informationen in gedruckter oder online oder offline verfügbarer elektronischer Form, die beim Verkauf oder Leasing von Fahrzeugen oder bei der Vermarktung, Werbung oder Absatzförderung in Bezug auf Fahrzeuge, die der Öffentlichkeit oder einem potenziellen Kunden zum Kauf oder Leasing angeboten werden, verwendet werden;

r) ‚Fahrzeugmodell‘ eine Gruppe von Fahrzeugen, die zu demselben Typ, derselben Variante und derselben Version gemäß Anhang I Teil B der Verordnung (EU) 2018/858 gehören.“

4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Buchstabe c wird folgender Text angefügt:

„Ab dem Kalenderjahr 2035 stellt der Hersteller außerdem sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen die Summe seiner Kraftstoffgutschriften gemäß Artikel 5a und seiner Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl gemäß Artikel 5b nicht übersteigen.“

b) Absatz 1a erhält folgende Fassung:

„(1a) Abweichend von Absatz 1 stellt ein Hersteller, auch wenn er Mitglied einer Emissionsgemeinschaft ist, während der Zeiträume der Kalenderjahre 2025 bis 2027 und 2030 bis 2032 sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen in diesen Zeiträumen sein spezifisches Emissionsziel für diese Zeiträume nicht überschreiten.

Diese durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen werden als Durchschnitt der durchschnittlichen jährlichen spezifischen CO_2-Emissionen über den jeweiligen Zeitraum hinweg berechnet und nach der Anzahl der in jedem Kalenderjahr neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers gewichtet.

Das spezifische Emissionsziel wird als Durchschnitt des gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 oder Anhang I Teil B Nummer 6.3 ermittelten jährlichen spezifischen Emissionsziels über den jeweiligen Zeitraum hinweg oder, wenn einem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 10

gewährt wird, im Einklang mit dieser Ausnahme berechnet und nach der Zahl der in jedem Kalenderjahr neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers gewichtet.

Für jedes Kalenderjahr, in dem ein Hersteller Mitglied einer Emissionsgemeinschaft war, sind die für diese Berechnungen zu verwendenden durchschnittlichen jährlichen spezifischen CO_2-Emissionen und das jährliche spezifische Emissionsziel die für diese Emissionsgemeinschaft relevanten Werte.“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 5*
Begünstigungen für kleine emissionsfreie Fahrzeuge

(1) Bis 2034 zählt für die Zwecke der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers jedes neue emissionsfreie Fahrzeug der Klasse M1, das gemäß Anhang I Teil A Nummer 2.4 der Verordnung (EU) 2018/858 als kleines Elektrofahrzeug eingestuft und in der EU hergestellt ist, als 1,3 Fahrzeuge.

(2) Für jedes Kalenderjahr stellt jeder Mitgliedstaat im Rahmen seiner Verpflichtungen gemäß Artikel 7 für jedes neue emissionsfreie Fahrzeug der Klasse M1 fest, ob es gemäß Anhang I Teil A Nummer 2.4 der Verordnung (EU) 2018/858 als kleines Elektrofahrzeug eingestuft und in der EU hergestellt ist, einschließlich der Werte der Parameter, die dies belegen, und teilt der Kommission die betreffenden Informationen mit.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens als ‚hergestellt in der EU‘ zu ergänzen.

(3) Absatz 1 gilt nicht für Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft gebildet haben, sofern nicht alle Hersteller der Emissionsgemeinschaft derselben Gruppe verbundener Hersteller angehören.“

6. Die folgenden Artikel 5a und 5b werden eingefügt:

„Artikel 5a
Rolle nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe

(1) Ab dem Jahr 2035 berechnet die Kommission auf der Grundlage der Treibhausgaseinsparungen, die durch die Nutzung der in Absatz 2 genannten Kraftstoffe erzielt werden, für jeden Hersteller Kraftstoffgutschriften gemäß Anhang I Teil A Nummer 7 und Anhang I Teil B Nummer 7, um Emissionen von in dem Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen auszugleichen. Diese Kraftstoffgutschriften werden unter Berücksichtigung der für den Straßenverkehr auf den Unionsmarkt gebrachten Menge solcher Kraftstoffe, ihrer Treibhausgasemissionsintensität, die gemäß den Artikeln 29a und 31 der Richtlinie (EU) 2018/2001 ermittelt und an die gemäß Artikel 31a der genannten Richtlinie eingerichtete Unionsdatenbank gemeldet wird, des Anteils des für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffs, der für Personenkraftwagen und

leichte Nutzfahrzeuge genutzt wird, der durchschnittlichen Gesamtkilometerleistung der Fahrzeuge und der Zahl der zugelassenen Fahrzeuge berechnet.

(2) Die in Betracht kommenden Kraftstoffe sind erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die die Kriterien des Artikels 29a der genannten Richtlinie erfüllen, sowie Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 33 der genannten Richtlinie und Biogas im Sinne von Artikel 2 Nummer 28 der genannten Richtlinie, die aus den in Anhang IX der genannten Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Kriterien des Artikels 29 der genannten Richtlinie erfüllen.

(3) Die Gutschriften aus allen in Absatz 2 genannten Kraftstoffen dürfen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers nicht um mehr als 3 % des EU-weiten Flottenziels$_{2021}$ gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.0 und Anhang I Teil B Nummer 6.0 verringern.

Die Gutschriften aus den Mengen an Biokraftstoffen und Biogas, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Rohstoffen hergestellt werden, dürfen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers nicht um mehr als 1 % des EU-weiten Flottenziels$_{2021}$ gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.0 und Anhang I Teil B Nummer 6.0 verringern.

(4) Absatz 1 gilt nicht für Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft gebildet haben, sofern nicht alle Hersteller der Emissionsgemeinschaft derselben Gruppe verbundener Hersteller angehören.

Artikel 5b
Rolle kohlenstoffarmen Stahls

(1) Ab dem Jahr 2035 erhält ein Hersteller Gutschriften für in der EU hergestellten kohlenstoffarmen Stahl (im Folgenden ‚Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl'), um Emissionen von in dem Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen auszugleichen.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge, deren Beitrag zu den durchschnittlichen Emissionen unter Artikel 5a fällt.

(3) Die Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl werden gemäß Anhang I Teil A Nummer 7 und Anhang I Teil B Nummer 7 unter Berücksichtigung der Menge und der nach der Methode in Absatz 6 ermittelten CO_2-Emissionsintensität des in der EU hergestellten kohlenstoffarmen Stahls, der in den in dem Kalenderjahr in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen oder neuen leichten Nutzfahrzeugen des Herstellers verwendet wird, der Zahl der in dem Kalenderjahr zugelassenen Fahrzeuge und der Gesamtkilometerleistung der Fahrzeuge berechnet.

(4) Die Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl dürfen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers nicht um mehr als 7 % des EU-weiten Flottenziels$_{2021}$ gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.0 und Anhang I Teil B Nummer 6.0 verringern.

(5) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften und Verfahren für die Überwachung aller für die Berechnung der Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl erforderlichen Daten und deren Meldung durch die Hersteller fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Merkmale von kohlenstoffarmem Stahl sowie der CO_2-Emissionsintensität von kohlenstoffarmem Stahl und der CO_2-Emissionsintensität von herkömmlichem Stahl als Referenzrahmen für die Berechnung der Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl zu ergänzen.

(7) Absatz 1 gilt nicht für Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft gebildet haben, sofern nicht alle Hersteller der Emissionsgemeinschaft derselben Gruppe verbundener Hersteller angehören.“

7. Artikel 6 Absatz 2 letzter Satz erhält folgende Fassung:

„Abweichend von Unterabsatz 1 kann eine Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft für das Kalenderjahr 2025 oder 2026 bis zum 31. Dezember 2027 und eine Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft für das Kalenderjahr 2030 oder 2031 bis zum 31. Dezember 2032 geschlossen werden.“

8. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:

„Hersteller, auf die im vorangegangenen Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder weniger als 1 000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen, übermitteln der Kommission vollständige Informationen über die mit ihnen verbundenen Unternehmen im Sinne von Artikel 3 Absatz 2, es sei denn, sie haben diese Informationen zuvor übermittelt und seither sind keine Änderungen eingetreten.“

b) Folgender Absatz 6b wird eingefügt:

„(6b) Jeder Hersteller benennt eine Kontaktstelle für etwaigen Schriftverkehr gemäß diesem Artikel.“

9. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Abweichend von Unterabsatz 1 erhebt die Kommission für die Kalenderjahre 2025 bis 2027 und 2030 bis 2032 von jedem Hersteller, dessen durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen während des betreffenden Zeitraums sein spezifisches Emissionsziel für den Zeitraum überschreiten, eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.“

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„Abweichend von den Absätzen 1 und 2 erhebt die Kommission für jedes Kalenderjahr ab 2035 von einem Hersteller bzw. vom Vertreter einer Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen oder seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen die Summe seiner Kraftstoffgutschriften gemäß Artikel 5a und seiner Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl gemäß Artikel 5b übersteigen.

Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung wird nach folgender Formel berechnet:

(durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen – (Kraftstoffgutschriften + Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl) × 95 EUR) × Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge.

In der vorstehenden Berechnung darf die Summe der Kraftstoffgutschriften und der Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl 10 % des EU-weiten Flottenziels$_{2021}$ nicht überschreiten.“

10. Artikel 15 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im Jahr 2035 und danach alle fünf Jahre bewertet die Kommission die Wirksamkeit der Verordnung im Hinblick auf die Verwirklichung einer emissionsfreien Mobilität. Zudem bewertet die Kommission – insbesondere auf der Grundlage der Umsetzung der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften – die Auswirkungen, die Durchführbarkeit und die Angemessenheit einer Aufnahme von Vorgaben für einen lokalen Wertschöpfungsanteil. Unter Berücksichtigung der Markt- und Technologieentwicklungen überprüft die Kommission diese Verordnung und ändert sie gegebenenfalls, insbesondere im Hinblick auf Anpassungen der Flottenziele, damit die Ausrichtung auf das verbindliche Ziel der Klimaneutralität bis 2050 gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates aufrechterhalten wird.“

11. Die folgenden Artikel 15a und 15b werden eingefügt:

„Artikel 15a
Pflichten der Hersteller und Händler in Bezug auf die Fahrzeugkennzeichnung

(1) Die Händler stellen sicher, dass die Fahrzeugkennzeichnung gemäß Anhang IIIa Teil 2 deutlich sichtbar und in Gänze lesbar an jedem in ihren Verkaufsstellen zum Kauf oder Leasing angebotenen Fahrzeug angebracht oder auf einer Schautafel in Fahrzeugnähe angezeigt wird.

Das Fahrzeugkennzeichnung muss die in Anhang IIIa Teil 2 genannten Informationen enthalten, die dem betreffenden Fahrzeug entsprechen.

Zusätzlich zur Fahrzeugkennzeichnung unterrichtet der Händler auf der Grundlage der auf der Fahrzeuganzeige gemäß Anhang VI der Verordnung (EU) 2025/1707 verfügbaren Informationen den potenziellen Käufer eines gebrauchten emissionsfreien Fahrzeugs oder eines gebrauchten extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugs über den aktuellen Alterungszustand der Antriebsbatterie des Fahrzeugs.

(2) Die Hersteller bzw. Händler stellen sicher, dass in Werbematerial für den Verkauf oder das Leasing einzelner Fahrzeuge für jedes Fahrzeug – auch für im Internet zum Kauf oder Leasing angebotene Fahrzeuge – die Fahrzeugkennzeichnung gemäß Anhang IIIa Teil 2 angezeigt wird.

Betrifft das Werbematerial ein oder mehrere Fahrzeugmodelle, so enthält es für alle in Anhang IIIa Teil 2 genannten technischen Parameter die Werte sämtlicher entsprechender Fahrzeuge oder die Spanne zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert sämtlicher entsprechender Fahrzeuge.

Wenn auf elektronischem Wege verbreitetes Werbematerial es den Verbrauchern ermöglicht, ein spezifisches Fahrzeug z. B. mittels Online-Fahrzeugkonfiguratoren zu konfigurieren, muss den Verbrauchern deutlich aufgezeigt werden, wie sich die jeweilige spezifische Ausrüstung und optionale Zusatzausrüstung auf die Werte aller in Anhang IIIa Teil 2 genannten technischen Parameter auswirken.

(3) Spätestens 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung richtet die Kommission eine öffentlich zugängliche Produktdatenbank ein, die Informationen über die Kennzeichnung der in Verkehr gebrachten Fahrzeugmodelle bereitstellt.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Wege von Durchführungsrechtsakten die operativen Einzelheiten im Zusammenhang mit der Produktdatenbank festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Die Hersteller geben für jedes Fahrzeugmodell, für das neue Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, unverzüglich die in Anhang IIIa Teil 3 aufgeführten Informationen in die Produktdatenbank ein.

Die Hersteller stellen sicher, dass die in die Produktdatenbank eingegebenen Informationen zutreffend und präzise sind, und aktualisieren sie erforderlichenfalls.

(5) Die Hersteller und Händler dürfen weder Fahrzeugkennzeichnungen, die die Fahrzeugkennzeichnung gemäß dieser Verordnung nachbilden, noch Fahrzeugkennzeichnungen, -marken, -symbole oder -aufschriften angeben oder anzeigen, die dieser Verordnung nicht entsprechen und die die Endnutzer in Bezug auf die in Anhang IIIa aufgeführten Informationen aller Wahrscheinlichkeit nach irreführen oder verwirren.

(6) Gestattet ein Diensteanbieter im Sinne von Artikel 6 der Verordnung (EU) 2022/2065 den Verkauf von Fahrzeugen über seine Website, so ermöglicht er die Anzeige der Fahrzeugkennzeichnung gemäß Absatz 2.

(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Datenanforderungen und Datenparameter in Anhang IIIa Teile 2 und 3 zu erlassen, um zusätzliche Informationen, die für Verbraucher relevant sind, in die Produktdatenbank aufzunehmen und die Methode zur Bestimmung des Parameters ‚hergestellt in der EU' festzulegen.

Artikel 15b

Pflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Fahrzeugkennzeichnung

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine Marktüberwachungsbehörde gemäß der Verordnung (EU) 2019/1020, die dafür zuständig ist, die Einhaltung der in Artikel 15a festgelegten Maßnahmen sicherzustellen. Die Marktüberwachungsbehörden können sich die Kosten der Dokumentenprüfung erstatten lassen, wenn die einschlägigen Artikel dieser Verordnung nicht eingehalten werden.

(2) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die Vorschriften über die Fahrzeugkennzeichnung Sanktionen und Durchsetzungsmechanismen fest und treffen die für ihre Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen spätestens 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung mit und melden ihr unverzüglich etwaige spätere Änderungen daran."

12. Artikel 17 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5a Absatz 5, Artikel 7 Absatz 8, Artikel 7a Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2, Artikel 15 Absätze 8 und 9 sowie Artikel 15a Absatz 7 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den

Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

13. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

14. Anhang IIIa wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung eingefügt.

Artikel 2
Aufhebung

Die Richtlinie 1999/94/EG wird aufgehoben.

Artikel 3
Inkrafttreten

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

Artikel 1 Absatz 5 gilt ab dem 1. Januar *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Jahr nach dem Geltungsbeginn der Omnibus-Verordnung über die Automobilindustrie einfügen]*.

Artikel 1 Nummer 11 und Artikel 2 gelten ab dem *[Datum: 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]*.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident/Die Präsidentin*

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE 3
1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative 3
1.2. Politikbereich(e) 3
1.3. Ziel(e) 3
1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e) 3
1.3.2. Einzelziel(e) 3
1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen 3
1.3.4. Leistungsindikatoren 3
1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft 4
1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative 4
1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative 4
1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre. 4
1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse 4
1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten 5
1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung 5
1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen 6
1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en) 6
2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN 8
2.1. Überwachung und Berichterstattung 8
2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e) 8
2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen 8
2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle 8
2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss) 8
2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten 9

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE 10
3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan 10
3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel 12
3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel 12
3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan 12
3.2.1.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen 17
3.2.2. Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird 22
3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel 24
3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan 24
3.2.3.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen 24
3.2.3.3. Mittel insgesamt 24
3.2.4. Geschätzter Personalbedarf 25
3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt 25
3.2.4.2. Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen 26
3.2.4.3. Geschätzter Personalbedarf insgesamt 26
3.2.5. Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien 28
3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen 28
3.2.7. Beiträge Dritter 28
3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen 29
4. DIGITALE ASPEKTE 29
4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz 30
4.2. Daten 30
4.3. Digitale Lösungen 31
4.4. Interoperabilitätsbewertung 31
4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung 32

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG

1.2. Politikbereich(e)

Klimapolitik

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Der Vorschlag zielt auf Folgendes ab:

1) zusätzliche Flexibilitätsregelungen für Hersteller zur Unterstützung des Übergangs zu emissionsfreier Mobilität;

2) harmonisierte und aktuelle Vorschriften zur Kennzeichnung im Hinblick auf CO_2-Emissionen.

1.3.2. Einzelziel(e)

Die Einzelziele des Vorschlags sehen vor,

1) den Herstellern mehr Flexibilität einzuräumen, ihre CO_2-Emissionsziele zu erreichen;

2) die Technologieneutralität der CO_2-Emissionsnormen zu stärken;

3) den Beitrag der CO_2-Emissionsnormen zu den im EU-Klimagesetz festgelegten Klimazielen aufrechtzuerhalten;

4) die Sicherheit und Berechenbarkeit für Hersteller und Investoren in der Wertschöpfungskette für emissionsfreie Mobilität aufrechtzuerhalten;

5) harmonisierte Verbraucherinformationen einzuführen, auch für emissionsfreie Fahrzeuge.

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.

Die bevorzugte kombinierte Option in Bezug auf die CO_2-Emissionsziele und die Flexibilitätsregelungen bietet den Herstellern Vorteile im Zeitraum 2030-2034. Zugleich stärkt sie die Technologieneutralität, indem extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen und kohlenstoffarmem Stahl auch über 2035 hinaus eine Rolle zuerkannt wird, wobei die 100%-Reduktionsziele für 2035 beibehalten werden. Dies wird einen Anreiz für fortlaufende Investitionen in andere Technologien als emissionsfreie Antriebsstränge, die für bestimmte Anwendungsfälle und/oder für eine Übergangsphase nützlich sein können, und deren Weiterentwicklung bieten sowie möglicherweise auch die Wettbewerbsfähigkeit einiger europäischer Hersteller auf anderen Märkten fördern. Wie aus der Bewertung hervorgeht, sind die Auswirkungen der bevorzugten Option auf Energie und Klima begrenzt, insbesondere aufgrund der eingebauten Schutzvorkehrungen. Somit steht die

Initiative mit dem EU-Klimaneutralitätsziel für 2050, dem Klimaziel für 2030 und den Fortschritten auf dem Anpassungspfad im Einklang.

1.3.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.

Folgende Indikatoren wurden bestimmt (Folgenabschätzung):

– Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der EU-Flotte neu zugelassener Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge werden jährlich pro Fahrzeug, Hersteller und Mitgliedstaat überwacht.

– Die Treibhausgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden anhand der jährlichen Treibhausgasemissionsinventare der Mitgliedstaaten überwacht.

– Die Anzahl und der Anteil neu zugelassener emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge werden anhand der jährlich von den Mitgliedstaaten übermittelten Überwachungsdaten überwacht.

– Das Beschäftigungsniveau wird auf der Grundlage der öffentlich zugänglichen Eurostat-Statistiken über die sektoralen Beschäftigungsdaten für die EU überwacht.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

☐ eine neue Maßnahme

☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme[12]

☒ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Der Änderungsvorschlag zielt darauf ab, den Herstellern zusätzliche Modalitäten für die Einhaltung der CO_2-Emissionsreduktionsziele zu bieten und gleichzeitig die im EU-Recht verankerten Gesamtziele für die CO_2-Reduktion beizubehalten.

[12] Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, das durch nationale oder lokale Maßnahmen allein nicht gelöst werden kann. Die Koordinierung der Klimapolitik muss auf europäischer Ebene erfolgen und EU-Maßnahmen sind nach dem Subsidiaritätsprinzip gerechtfertigt. Angesichts der Notwendigkeit, die Verordnung (EU) 2019/631 durch die Gewährung zusätzlicher Modalitäten für die Einhaltung der CO_2-Emissionsreduktionsziele zu ändern, können die Ziele dieser Initiative nicht von den Mitgliedstaaten selbst erreicht werden.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Der Vorschlag stützt sich auf bestehende Rechtsvorschriften, die während der letzten zehn Jahre eine kontinuierliche Reduktion der CO_2-Emissionen der EU-Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge sichergestellt haben.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Keine zusätzlichen Ressourcen benötigt.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Keine zusätzlichen Ressourcen benötigt.

1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen

☐ **Befristete Laufzeit**

– ☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ

– ☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ

☒ **Unbefristete Laufzeit**

– Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ

– Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

☒ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

– ☒ über ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den EU-Delegationen

– ☐ über Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

– ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen

– ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)

– ☐ die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Investitionsfonds

– ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung

– ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften

– ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

– ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

– ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und die in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

– ☐ in einem Mitgliedstaat ansässige Einrichtungen, die dem Privatrecht eines Mitgliedstaats oder dem Unionsrecht unterliegen und im Einklang mit sektorspezifischen Vorschriften für die Betrauung mit der Ausführung von Unionsmitteln oder mit der Erteilung von Haushaltsgarantien in Betracht kommen, insofern diese Einrichtungen von öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder von privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen mit angemessenen finanziellen Garantien mit gesamtschuldnerischer Haftung oder gleichwertigen finanziellen Garantien ausgestattet werden, die bei jeder Maßnahme auf den Höchstbetrag der Unionsunterstützung begrenzt sein können.

Bemerkungen

2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Überwachung und Berichterstattung werden nicht geändert, da das derzeitige System ebenfalls die Überwachung der Anwendung der vorgeschlagenen zusätzlichen Modalitäten ermöglicht.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Der Vorschlag dient nicht der Umsetzung eines Finanzierungsprogramms. Zu der Methode der Mittelverwaltung, den Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, den Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie je nach Fehlerquoten sind keine Angaben erforderlich.

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

Dieser Vorschlag bezieht sich nicht auf ein Ausgabenprogramm. Eine wirksame Überwachung der Fahrzeugzulassungsdaten ist unerlässlich, um die Rechtssicherheit bei der Durchsetzung der Rechtsvorschriften und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Hersteller zu gewährleisten.

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

Diese Initiative bringt keine neuen erheblichen Kontrollen/Risiken mit sich, die nicht durch einen bestehenden internen Kontrollrahmen abgedeckt wären. Über die Haushaltsordnung hinausgehende Einzelmaßnahmen sind nicht geplant.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Abgesehen davon, dass die Haushaltsordnung angewendet wird, um der Gefahr betrügerischer Handlungen und Unregelmäßigkeiten vorzubeugen, werden die in diesem Vorschlag vorgesehenen Modalitäten für die Einhaltung der CO_2-Reduktionsanforderungen von einer Überwachung und Meldung verschiedener Datensätze gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 begleitet.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM [13]	von EFTA-Ländern[14]	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten [15]	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

[13] GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.
[14] EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.
[15] Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	

GD <…….>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					**0,000**
	Zahlungen	(2a)					**0,000**
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					**0,000**
	Zahlungen	(2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT für die GD <….>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

GD <…….>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					**0,000**
	Zahlungen	(2a)					**0,000**
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					**0,000**

	Zahlungen	(2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT für die GD <….>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <….> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	= 5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	

GD <…….>			Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					**0,000**
	Zahlungen	(2a)					**0,000**
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					**0,000**

	Zahlungen	(2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
für die GD <….>	Zahlungen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

GD <…….>			Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					**0,000**
	Zahlungen	(2a)					**0,000**
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					**0,000**
	Zahlungen	(2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
für die GD <….>	Zahlungen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <….> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	= 5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	= 4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	= 5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	**7**	„Verwaltungsausgaben“

GD <…….>		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
GD <…….> INSGESAMT	Mittel	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

GD <…….>	Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
• Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

GD <…….> INSGESAMT	Mittel	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7	Verpflichtungen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	

GD <…….>			Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					**0,000**
	Zahlungen	(2a)					**0,000**
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					**0,000**
	Zahlungen	(2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

für die GD <….>	Zahlungen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

GD <…….>			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					**0,000**
	Zahlungen	(2a)					**0,000**
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					**0,000**
	Zahlungen	(2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT für die GD <….>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <….> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	= 5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	

GD <…….>	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	**MFR 2021-2027**

			2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Operative Mittel							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)					**0,000**
	Zahlungen	(2a)					**0,000**
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					**0,000**
	Zahlungen	(2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel							
Haushaltslinie		(3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT für die GD <….>	Verpflichtungen	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

GD <…….>	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel					
Haushaltslinie – Verpflichtungen (1a)					**0,000**
Haushaltslinie – Zahlungen (2a)					**0,000**
Haushaltslinie – Verpflichtungen (1b)					**0,000**
Haushaltslinie – Zahlungen (2b)					**0,000**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel					
Haushaltslinie (3)					**0,000**
Mittel INSGESAMT für die GD <….> – Verpflichtungen (=1a+1b+3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Mittel INSGESAMT für die GD <….> – Zahlungen (=2a+2b+3)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <….> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	= 5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	= 4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Zahlungen	= 5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	**7**	„Verwaltungsausgaben“

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD <…….>		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
GD <…….> INSGESAMT	Mittel	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

GD <…….>		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
• Personalausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
GD <…….> INSGESAMT	Mittel	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7	Verpflichtungen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird (nicht auszufüllen im Fall dezentraler Agenturen)

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Outputs angeben ⇩			Jahr **2024**		Jahr **2025**		Jahr **2026**		Jahr **2027**		Bei länger andauernden Auswirkungen bitte weitere Spalten einfügen (siehe 1.6)						**INSGESAMT**	
	OUTPUTS																	
	Art[16]	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten

[16] Outputs sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).

EINZELZIEL Nr. 1[17]…																				
- Output																				
- Output																				
- Output																				
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																				
EINZELZIEL Nr. 2...																				
- Output																				
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																				
INSGESAMT																				

[17] Wie in Abschnitt 1.3.2 beschrieben. „Einzelziel(e)“

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**2021-2027 INSGESAMT**
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Zwischensumme RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
INSGESAMT	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN	Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**2021-2027 INSGESAMT**
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Zwischensumme RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
INSGESAMT	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Mittel insgesamt

SUMME DER BEWILLIGTEN MITTEL + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENEN EINNAHMEN	Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**2021-2027 INSGESAMT**
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Zwischensumme RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
INSGESAMT	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD und/oder durch eine Umschichtung innerhalb der GD gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt

Schätzung in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)

BEWILLIGTE MITTEL		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
• Externes Personal (in VZÄ)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen

EXTERNE ZWECKGEBUNDENE EINNAHMEN	Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)				
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)	0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)				
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)	0	0	0	0

20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Geschätzter Personalbedarf insgesamt

SUMME DER BEWILLIGTEN MITTEL + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENEN EINNAHMEN		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
INSGESAMT		**0**	**0**	**0**	**0**

Für die Durchführung des Vorschlags benötigtes Personal (in VZÄ):

	Personal aus den Dienststellen der Kommission	**Zusatzpersonal (ausnahmsweise)***		
		Zu finanzieren aus Rubrik 7 oder Forschung	**Zu finanzieren aus einer Haushaltslinie für administrative Unterstützung**	**Zu finanzieren aus Gebühren**
Planstellen			Nicht zutreffend	
Externes Personal (VB, ANS, LAK)				

Beschreibung der Aufgaben, die ausgeführt werden sollen durch:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

3.2.5. Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien

Obligatorisch: In die Tabelle unten ist die bestmögliche Einschätzung der für den Vorschlag/die Initiative erforderlichen Investitionen in digitale Technologien einzutragen.

Wenn dies für die Durchführung des Vorschlags/der Initiative erforderlich ist, sollten die Mittel unter Rubrik 7 ausnahmsweise in der dafür vorgesehenen Haushaltslinie ausgewiesen werden.

Die Mittel unter den Rubriken 1-6 sollten als „IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme“ ausgewiesen sein. Diese Ausgaben beziehen sich auf die operativen Mittel, die für die Wiederverwendung/den Erwerb/die Entwicklung von IT-Plattformen/Instrumenten verwendet werden, welche in direktem Zusammenhang mit der Durchführung der Initiative und den damit verbundenen Investitionen stehen (z. B. Lizenzen, Studien, Datenspeicherung usw.). Die in dieser Tabelle dargelegten Informationen sollten mit den Angaben in Abschnitt 4 „Digitale Aspekte“ vereinbar sein.

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	**MFR 2021-2027 INSGESAMT**
RUBRIK 7					
IT-Ausgaben (intern)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Zwischensumme RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Außerhalb der RUBRIK 7					
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
INSGESAMT	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

– ☒ kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Keine zusätzlichen Ressourcen benötigt. Das derzeitige Team wird die Initiative weiterhin verwalten.

– ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Nicht zutreffend

– ☐ erfordert eine Änderung des MFR.

Nicht zutreffend

3.2.7. Beiträge Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

– ☒ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

– ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung					
Kofinanzierung INSGESAMT					

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

– ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.

– ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar

  – ☐ auf die Eigenmittel

  – ☐ auf die übrigen Einnahmen

  – ☐ Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugeordnet sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative[18]			
		Jahr **2024**	Jahr **2025**	Jahr **2026**	Jahr **2027**
Artikel ….					

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Nicht zutreffend

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

Nicht zutreffend

[18] Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

4. DIGITALE ASPEKTE

Der Vorschlag enthält keine digitalen Aspekte, mit Ausnahme der Produktdatenbank für die Fahrzeugkennzeichnung.

4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz

Der Vorschlag enthält keine Anforderungen von digitaler Relevanz in Bezug auf die Überwachung der CO_2-Emissionen und die Berichterstattung darüber. Es gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2019/631. Mit dem Vorschlag wird eine Reihe von Flexibilitätsregelungen eingeführt, um den Herstellern die Erreichung der CO_2-Emissionsziele zu ermöglichen, ohne dass dies digitale Auswirkungen oder eine Verbesserung der Umsetzung durch digitale Instrumente zur Folge hat.

In Bezug auf die Fahrzeugkennzeichnung wird in Artikel 15a Absatz 3 mit der Einrichtung einer Produktdatenbank für die Fahrzeugkennzeichnung eine Anforderung von digitaler Relevanz eingeführt, um Informationen über die Kennzeichnung der in Verkehr gebrachten Fahrzeugmodelle öffentlich zugänglich zu machen. Die Datenbank soll von der Kommission eingerichtet werden, von den Fahrzeugherstellern zur Verfügung gestellte Daten über die von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugmodelle erfassen und öffentlich zugänglich sein, womit die derzeitige Verpflichtung der einzelnen Mitgliedstaaten, Leitfäden in Papierform zur Verfügung zu stellen, entfällt. Zu den Anforderungen gehören die Verwaltung von Registern, die Erhebung von Daten, Notifizierungen und die Zugänglichkeit der Datenbank für die Öffentlichkeit.

4.2. Daten

Was die Produktdatenbank für die Fahrzeugkennzeichnung betrifft, so sollen die in die Datenbank einzugebenden Daten Informationen über die Klima- und Energieeffizienz der in Verkehr gebrachten Fahrzeugmodelle liefern. Von den Herstellern wird erwartet, dass sie Daten auf der Grundlage der förmlichen Dokumentation der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeuge in aggregierter Form (was den Aufwand verringert, indem Informationen zu Einzelfahrzeugen auf der Ebene der Fahrzeugmodelle aggregiert werden) und nur einmal für jedes in Verkehr gebrachte Fahrzeugmodell bereitstellen. Diese aggregierten Informationen liefern potenziellen Fahrzeugkäufern zusätzliche Informationen über den Leistungsbereich, der für ein bestimmtes Fahrzeugmodell zu erwarten ist, und ermöglichen einen modellübergreifenden Vergleich.

4.3. Digitale Lösungen

Die Produktdatenbank für die Fahrzeugkennzeichnung soll Informationen aufnehmen, speichern und öffentlich zugänglich machen sowie Funktionen zur Suche und zum Vergleich von Fahrzeugmodellen bieten, um fundierte Kaufentscheidungen zu unterstützen. Für die Produktdatenbank wäre es möglich, bestimmte Funktionen aus der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) wiederzuverwenden. Es besteht derzeit keine Absicht, KI zu nutzen.

4.4. Interoperabilitätsbewertung

Nicht zutreffend

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Mit dem Vorschlag wird eine Reihe von Flexibilitätsregelungen eingeführt, um den Herstellern die Einhaltung der CO_2-Emissionsziele zu ermöglichen. Diese haben keine digitalen Auswirkungen oder eine Verbesserung der Umsetzung durch digitale Instrumente zur Folge.

Die Produktdatenbank für die Fahrzeugkennzeichnung muss von der Kommission entwickelt werden, wobei erforderlichenfalls auf interne IT-Kapazitäten oder Auftragnehmer zurückzugreifen ist und Erfahrungen, auch aus der Entwicklung der EPREL-Datenbank, so weit wie möglich zu nutzen sind. Der Vorschlag sieht vor, dass die Datenbank spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung zur Verfügung gestellt wird, was eine Testphase unter Einbeziehung der Interessenträger (Fahrzeughersteller) umfassen sollte. Sobald die Datenbank zur Verfügung steht, sollen die Hersteller die erforderlichen Informationen in die Datenbank eingeben. Der Vorschlag sieht auch die Möglichkeit vor, im Wege von Durchführungsrechtsakten die operativen Einzelheiten im Zusammenhang mit der Produktdatenbank festzulegen, falls dies erforderlich erscheint.