

Brüssel, den 31.5.2017  
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs  
neuer schwerer Nutzfahrzeuge**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • GRÜNDE UND ZIELE DES VORSCHLAGS

Die vorrangigen politischen Ziele der Kommission sind die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Förderung von Wachstum und Investitionen sowie in diesem Zusammenhang der Übergang zu sauberer Energie für alle Europäer. Dies wird durch ein Investitionsprogramm zur Reindustrialisierung Europas auf der Grundlage von neuen Geschäftsmodellen und Spitzentechnologien unterstützt. Das mittel- bis langfristige Ziel besteht darin, eine CO<sub>2</sub>-arme Kreislaufwirtschaft zu schaffen.

Im Verkehrssektor, insbesondere in Bezug auf Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse – d. h. schwere Nutzfahrzeuge – will die Kommission sicherzustellen, dass die europäischen Bürger und Unternehmen Zugang zu fairer, nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Mobilität haben.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Kraftstoffverbrauch neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der EU auf den Markt gebracht werden, wurden bisher weder zertifiziert noch überwacht und gemeldet. Diese Wissenslücke bringt für schwere Nutzfahrzeuge die folgenden drei Herausforderungen mit sich:

- (1) ***Verpasste Chancen bei der Gestaltung politischer Maßnahmen zur Senkung der Kraftstoffkosten von Verkehrsunternehmen:*** Die Kraftstoffkosten können mehr als ein Viertel der Betriebskosten von Güterverkehrsunternehmen ausmachen<sup>1</sup>, sodass die Kraftstoffeffizienz für sie das wichtigste Kaufkriterium ist. Die Kraftstoffeffizienz von schweren Nutzfahrzeugen hat sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte zwar verbessert, jedoch haben viele der mehr als eine halbe Million Verkehrsunternehmen, bei denen es sich zum großen Teil um KMU handelt, nach wie vor keinen Zugang zu standardisierten Informationen zur Bewertung kraftstoffeffizienter Technologien und zum Vergleich von Lastkraftwagen, um möglichst sachkundige Kaufentscheidungen zu treffen und ihre Kraftstoffkosten zu senken. Im Laufe der Zeit haben die versäumten Kraftstoffeinsparungen die Abhängigkeit der EU von der Einfuhr fossiler Brennstoffe kumulativ erhöht und stellen somit eine verpasste Gelegenheit zur Verringerung der Brennstoffeinfuhren dar.
- (2) ***Zunehmender Wettbewerb für Fahrzeughersteller:*** Angaben der Industrie zufolge generierte die Ausfuhr von Lkw im Jahr 2015 einen Handelsbilanzüberschuss von 5,1 Mrd. EUR. Die schwere Nutzfahrzeuge herstellende Industrie in der EU ist Teil einer Automobilindustrie, die 12,1 Mio. direkte und indirekte Arbeitsplätze in Europa schafft (5,6 % aller Arbeitsplätze in der EU)<sup>2</sup>. Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge in der EU stehen unter steigendem weltweitem Wettbewerbsdruck. Wichtige Märkte wie die Vereinigten Staaten, Kanada, Japan und China haben in den vergangenen Jahren Zertifizierungs- und Kraftstoffeffizienzmaßnahmen in Form von Kraftstoffverbrauchs- und/oder Emissionsnormen umgesetzt, um Innovationen zu fördern und die Fahrzeugeffizienz rasch zu verbessern. Auf dem Markt für Stadtbusse nimmt der Wettbewerb im Bereich der Elektrofahrzeuge zu, insbesondere

---

<sup>1</sup> In **Abschnitt 5.6** und **Anhang 8** der beigefügten Folgenabschätzung (SWD(2017) XXX) erläuterte Studien zur Bewertung von Kraftstoffkosten.

<sup>2</sup> [http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2016\\_2017.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf).

durch chinesische Hersteller. Der Sektor muss mit den neuesten technologischen Verbesserungen auf diesen Märkten schritthalten, um seine gegenwärtige Marktstellung zu verteidigen.

- (3) **Ein Hindernis für die Festlegung von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Sektor für schwere Nutzfahrzeuge:** Der Sektor für schwere Nutzfahrzeuge der EU ist eine Quelle erheblicher Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen). Im Jahr 2014 machten die THG-Emission schwerer Nutzfahrzeuge 5 % der Gesamtemissionen der EU, ein Fünftel aller Emissionen des Verkehrssektors und rund ein Viertel der Straßenverkehrsemissionen aus.<sup>3</sup> Zwischen 1990 und 2014 stiegen die verkehrsbedingten THG-Gesamtemissionen um 20 %<sup>4</sup> und die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge um 14 %<sup>5</sup>. Ohne weitere Maßnahmen werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zwischen 2010 und 2030 voraussichtlich um bis zu 10 % steigen<sup>6</sup>. Gleichzeitig hat sich die EU ehrgeizige Ziele für die Verringerung der THG-Emissionen bis 2030 gesetzt, zu denen auch der Verkehrssektor beitragen muss. Die EU will die insgesamt in der Union erzeugten Emissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 1990 verringern. Dieses Ziel wurde auf kosteneffiziente Weise so aufgeteilt, dass die unter das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) fallenden Sektoren ihre Emissionen bis 2030 um 43 % gegenüber 2005 senken und die nicht unter das EU-EHS fallenden Sektoren, darunter der Verkehrssektor, um 30 %. Die verkehrsbedingten Emissionen der Mitgliedstaaten machen außerdem zwischen 21 % und 69 % der nationalen Gesamtemissionen in den nicht unter das EU-EHS fallenden Sektoren aus, für die die Lastenteilungsverordnung gilt. Zwar wurden keine sektorspezifischen Zielvorgaben für 2030 festgelegt, dennoch wird der Verkehrssektor ebenso wie die Bereiche Gebäude, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft seinen Beitrag zur Erreichung der Zielvorgabe für die Verringerung der Emissionen in den nicht unter das EU-EHS fallenden Sektoren gemäß der Lastenteilungsverordnung leisten müssen.

Daher hat die Kommission Maßnahmen zur Schließung dieser Wissenslücke getroffen.

Zur vergleichbaren und kosteneffizienten Berechnung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge hat die Kommission zunächst eine Simulationssoftware, das Instrument zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool* – VECTO), entwickelt.

Zweitens hat die Kommission eine neue Verordnung über die Bestimmung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch für neue schwere Nutzfahrzeuge (die sogenannte Zertifizierungsverordnung) im Rahmen der bestehenden Typgenehmigungsvorschriften<sup>7</sup> vorgeschlagen. Zur Anwendung der Verordnung der Kommission über die Zertifizierung wird für jedes neue schwere Nutzfahrzeug, das in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt und in der EU in Verkehr gebracht wird, eine Simulation der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs mithilfe von VECTO durchgeführt werden müssen. Die Fahrzeughersteller werden die Simulation anhand der zertifizierten Eingabedaten zu den Fahrzeugbauteilen und eines zertifizierten Verfahrens zur Beschaffung, Verwaltung und Anwendung solcher Eingabedaten selbst durchführen.

<sup>3</sup> THG-Inventardaten 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>4</sup> Einschließlich des internationalen Luftverkehrs, aber ohne internationalen Seeverkehr.

<sup>5</sup> THG-Inventardaten 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>6</sup> EU-Referenzszenario 2016: Energie, Verkehr und THG-Emissionen – Trends bis 2050.

<sup>7</sup> Richtlinie 2007/46/EG, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Die Zertifizierung wird die festgestellte Wissenslücke teilweise schließen. Informationen über die Leistungsmerkmale eines bestimmten Fahrzeugs werden nur dem einzelnen Käufer dieses Fahrzeugs und den nationalen Behörden, bei denen es zugelassen ist, zur Verfügung gestellt.

Drittens schlägt die Kommission nun die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge vor, die dem Zertifizierungsverfahren unterliegen, um die Wissenslücke zu schließen und vollkommene Markttransparenz zu schaffen. Im Rahmen dieses dritten Schritts würden alle einschlägigen, von den Herstellern im Einklang mit dem Zertifizierungsverfahren berechneten Daten auf EU-Ebene überwacht, gemeldet und veröffentlicht. Auf diese Weise würden die Daten allen Interessenvertretern zugänglich gemacht.

Dies würde Verkehrsunternehmen Zugang zu Informationen über die Leistung von Lkw verschiedener Marken mit ähnlichen Merkmalen geben, wodurch sie fundiertere Kaufentscheidungen treffen könnten.

Die Fahrzeughersteller könnten die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen, sodass stärkere Anreize für Innovationen geschaffen würden.

Die Behörden hätten Zugang zu umfassenden Daten für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung von Lkw mit niedrigerem Kraftstoffverbrauch, beispielsweise durch Besteuerung und Straßennutzungsgebühren. Dies wäre andernfalls unmöglich, da die Mitgliedstaaten nur Zugang zu den VECTO-Daten über in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge hätten. Schließlich wäre auch eine Datenanalyse möglich, z. B. zur Bewertung der Marktdurchdringungsrate bestimmter Technologien.

Dies ist zudem ein notwendiger Schritt für die Umsetzung und Durchsetzung künftiger CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge. Ein Überwachungs- und Meldesystem ist vor allem für die Beurteilung der Einhaltung solcher künftigen Normen erforderlich, wie dies bereits bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen der Fall ist.

- **KOHÄRENZ MIT DEN BESTEHENDEN VORSCHRIFTEN IN DIESEM BEREICH**

Mit diesem Vorschlag wird die Mitteilung über eine Strategie zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Lastkraftwagen aus dem Jahr 2014 umgesetzt. Im Rahmen der Strategie für schwere Nutzfahrzeuge wurde eine Durchführungsmaßnahme zur Festlegung des Verfahrens für die Zertifizierung der mithilfe des VECTO-Simulationsinstruments berechneten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der EU in Verkehr gebracht werden, sowie ein Legislativvorschlag für die Überwachung und Meldung dieser Emissionen angekündigt.

Mit diesem Vorschlag wird auch die europäische Strategie für emissionsarme Mobilität aus dem Jahr 2016 umgesetzt, mit der u. a. die Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr bis 2050 um mindestens 60 % gegenüber 1990 gesenkt und die Emission von Luftschadstoffen drastisch verringert werden sollen. In der Strategie heißt es ferner, dass die Kommission die Prüfung der Gestaltungsoptionen für CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen im Hinblick auf die Ausarbeitung eines Legislativvorschlags noch während der Amtszeit dieser Kommission beschleunigen will.

Schließlich wird mit diesem Vorschlag außerdem die Entwicklung einer Methodik zur Differenzierung von Infrastrukturnutzungsgebühren für neue schwere Nutzfahrzeuge

entsprechend den CO<sub>2</sub>-Emissionen erleichtert und die Umsetzung der Überarbeitung der „Eurovignetten-Richtlinie“ unterstützt.

- **KOHÄRENZ MIT DER POLITIK DER UNION IN ANDEREN BEREICHEN**

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit der Zusage der EU im Rahmen der Klima- und Energiepolitik bis 2030, die Treibhausgasemissionen der EU bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Als Teil der Umsetzung dieser Zusage legte die Kommission im Juli 2016 einen Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021–2030 (die Lastenteilungsverordnung) für die Sektoren vor, die nicht unter das Emissionshandelssystem fallen (d. h. Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft).

Dieser Vorschlag steht auch in Einklang mit dem Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Energieeffizienzrichtlinie aus dem Jahr 2016, mit der zur Steigerung der Energieeffizienz ein verbindliches EU-weites Ziel von 30 % bis 2030 gegenüber dem Status Quo festgelegt wird.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

- **RECHTSGRUNDLAGE**

In den Artikeln 191 bis 193 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sind die Zuständigkeiten der EU im Bereich des Klimawandels festgelegt und definiert. Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 192 AEUV.

- **SUBSIDIARITÄT**

Ein Tätigwerden der EU ist angesichts der grenzüberschreitenden Auswirkungen des Klimawandels und der Notwendigkeit, die Binnenmärkte für Kraftstoffe, Fahrzeuge und Verkehrsdienstleistungen zu schützen, gerechtfertigt.

Darüber hinaus stammen in einem bestimmten Mitgliedstaat zugelassene neue schwere Nutzfahrzeuge oft von einem Hersteller in einem anderen Mitgliedstaat. Die Überwachung auf nationaler statt auf EU-Ebene würde daher eine umfassende Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten erfordern. Aufgrund unterschiedlicher Rechtsvorschriften und Praktiken wäre die Einheitlichkeit der Überwachungsdaten nicht garantiert. Vergleichbarkeit und Vollständigkeit der Daten wären nur schwer zu erreichen, was zu einer Fragmentierung des EU-Markts und einem Verlust an Markttransparenz führen würde.

Das Fehlen einer gemeinsamen Datenbank, in der alle Überwachungsdaten aus den Mitgliedstaaten erfasst sind, würde insbesondere die Verwendung der Daten durch Fahrzeugkäufer und politische Entscheidungsträger auf EU-Ebene beeinträchtigen.

Ein gemeinsames System zur Überwachung auf EU-Ebene scheint der direkteste und einfachste Ansatz, der für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bereits durch Maßnahmen auf EU-Ebene verfolgt wird.

- **VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

Da der Vorschlag nicht nur notwendig ist, sondern auch potenzielle wirtschaftliche Vorteile hat, erfüllt er die Anforderungen in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit: die Anstrengungen,

die auf EU-Ebene erforderlich sind, sind gering und die Kosten sind gegenüber dem potenziellen Nutzen der Markttransparenz und der Verfügbarkeit von Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge für alle Beteiligten kaum nennenswert.

- **WAHL DES INSTRUMENTS**

Im Interesse einer einheitlichen Anwendung der vorgeschlagenen Vorschriften in der gesamten EU und eines einheitlichen und vergleichbaren Datensatzes, mit dem gleiche Ausgangsbedingungen für die Hersteller und Nutzer schwerer Nutzfahrzeuge geschaffen werden, ist eine Verordnung sinnvoll, die unmittelbar anwendbar und für die Mitgliedstaaten verbindlich ist.

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

- **EX-POST-BEWERTUNG/EIGNUNGSPRÜFUNGEN** **BESTEHENDER RECHTSVORSCHRIFTEN**

Es wurde keine Bewertung durchgeführt, da der Themenbereich bisher nicht reguliert war.

- **KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER**

Die Kommission organisierte eine Sitzung mit Vertretern der Interessenträger, um Rückmeldungen über die Anfangsphase der Folgenabschätzung zu erhalten sowie die durch einen externen Berater durchgeführte Verwaltungskostenabschätzung darzulegen. Die Interessenträger gaben positive Rückmeldungen, und die Kostenabschätzung wurde nicht infrage gestellt.

Außerdem führte die Kommission eine öffentliche Online-Konsultation zur Vorbereitung der Rechtsvorschriften über die Überwachung und Meldung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge<sup>8</sup> durch. Es gingen 121 Stellungnahmen eines breiten Spektrums von Interessenträgern ein, die sich zur Notwendigkeit der Maßnahme, zu Zielen, Optionen und erwarteten Auswirkungen äußerten.

Die Standpunkte der Interessenträger wurden in die Folgenabschätzung einbezogen. Die gewählte Option ist auch die von den meisten Teilnehmern bevorzugte. Eine Zusammenfassung der Konsultation der Interessenträger findet sich in Anhang 2 der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag.

- **EINHOLUNG UND NUTZUNG VON EXPERTENWISSEN**

Die Kostenabschätzung für die verschiedenen Überwachungs- und Meldungsoptionen wurde von einem externen Berater durchgeführt (siehe Anhang 10 der Folgenabschätzung). Die Studie basiert weitgehend auf Befragungen der nationalen Zulassungsbehörden und von Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge, um unter Berücksichtigung der derzeitigen Verfahren und erforderlichen Anpassungen deren Standpunkte zu den verschiedenen Überwachungsoptionen zu erfahren und konkrete Beiträge im Hinblick auf die Kosten für ihre Einrichtungen zu erhalten.

---

<sup>8</sup> Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation sind abrufbar unter: [https://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031\\_de](https://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_de).

Ferner stützt sich die aktuelle Folgenabschätzung für die Beurteilung der sonstigen Auswirkungen auf eine frühere Folgenabschätzung zur Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (HDV-Strategie) aus dem Jahr 2014.

- **FOLGENABSCHÄTZUNG**

Die diesem Vorschlag beigefügte Folgenabschätzung<sup>9</sup> wurde in Einklang mit den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung erarbeitet. Der Ausschuss für Regulierungskontrolle hat eine befürwortende Stellungnahme dazu abgegeben. Die vom Ausschuss empfohlenen Verbesserungen wurden in die endgültige Fassung des Verordnungsvorschlags übernommen. Sie ergänzt die im Jahr 2014 im Rahmen der Folgenabschätzung zur Unterstützung der HDV-Strategie durchgeführte Analyse.

Bei der Folgenabschätzung wurden verschiedene Optionen für die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen schweren Nutzfahrzeuge, die in der EU in Verkehr gebracht werden und dem Zertifizierungsverfahren im Rahmen der Typgenehmigung unterliegen, geprüft. Die zu überwachenden und zu meldenden Daten umfassen rund 80 Parameter, die für die Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes Fahrzeugs relevant sind.

Die Europäische Umweltagentur (EUA) ist als Einrichtung auf europäischer Ebene am besten geeignet, um im Namen der Kommission die Daten zusammenzuführen, eine neue Datenbank zu erstellen sowie Qualitätsanalysen und -prüfungen der gemeldeten Überwachungsdaten über schwere Nutzfahrzeuge durchzuführen. Die EUA nimmt diese Aufgabe bereits für die gemeldeten Überwachungsdaten über Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wahr (siehe Anhang 8 der Folgenabschätzung).

Bei der Folgenabschätzung wurden drei Legislativoptionen zu der Frage geprüft, wie der Kommission solche Überwachungsdaten über die EUA übermittelt werden sollten: 1) Meldung durch die nationalen Behörden, 2) Meldung durch die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge und 3) kombinierte Meldungen durch die nationalen Behörden und die Hersteller.

Bei Option 1 melden die nationalen Behörden der Kommission die Überwachungsdaten zusammen mit den entsprechenden Zulassungsdaten der betreffenden Fahrzeuge über die EUA. Im Rahmen dieser Option lässt sich eine vollständige Digitalisierung der Überwachung und Meldung möglicherweise nur schwer realisieren, da die meisten nationalen Zulassungsbehörden nach wie vor Papierakten für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge verwenden. Somit kann sich die Umstellung auf vollständig digitalisierte Überwachungsdatenströme schwierig und kostspielig gestalten.

Option 2 würde die Verantwortung für die Meldung der Überwachungsdaten für jedes neue Fahrzeug über die EUA an die Kommission den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge übertragen. In einem solchen Fall würden den Überwachungsdaten die den Fahrzeugherstellern vorliegenden Verkaufsdaten zugrunde liegen und es würden keine Zulassungsdaten gemeldet. Folglich könnten die gemeldeten Emissionsdaten keinem bestimmten Mitgliedstaat zugeordnet werden. Dies würde es den Mitgliedstaaten erschweren, wirksame nationale Strategien zu konzipieren, die die Verbreitung effizienterer schwerer Nutzfahrzeuge erleichtern.

---

<sup>9</sup> SWD(2017) XXX

Option 3 stellt den Mittelweg dar. Benannte nationale Behörden – bei denen es sich größtenteils um die nationalen Zulassungsbehörden handeln dürfte – würden der Kommission alljährlich über die EUA die Zulassungsdaten für neu zugelassene Fahrzeuge melden, insbesondere die Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN). Die Fahrzeughersteller würden der Kommission über die EUA die diesen Fahrzeugen entsprechenden Überwachungsdaten übermitteln. Auf der Grundlage der FIN würde die EUA die beiden Datensätze zusammenführen, um die Überwachungsdaten für einen Mitgliedstaat zu erhalten. Bei dieser Option ist die vollständige Digitalisierung des Datenflusses gewährleistet, da die Hersteller für die Meldung der Überwachungsdaten verantwortlich sind, die ihnen für Zertifizierungszwecke bereits in digitaler Form vorliegen.

Option 3 erhält den Vorzug. Sie ist am wirksamsten, insbesondere weil sie den digitalen Informationsfluss gewährleistet und die Datenerfassung sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene erfolgt. Außerdem sind die damit verbundenen Verwaltungskosten gering.

Die gewählte Option dürfte den Wettbewerb bei der Herstellung energieeffizienterer Fahrzeuge steigern und Anreize für Innovation schaffen. Die Auswirkungen eines energieeffizienteren Güterverkehrs dürften sich zumindest teilweise auf die meisten Sektoren der EU-Wirtschaft ausbreiten: geringere Kraftstoffkosten im Verkehrssektor würden zu niedrigeren Transportpreisen führen und somit weitere Kosten im Sektor verringern, was schließlich den Verbrauchern in der EU zugutekäme.

Die globalen Auswirkungen der Wettbewerbsfähigkeit dürften angesichts des internationalen Kontexts (auf anderen großen Märkten wie den USA, Kanada, Japan und China sind bereits Rechtsvorschriften für die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz schwerer Nutzfahrzeuge in Kraft) mittel- und langfristig positiv ausfallen, auch für die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge.

Der Beschäftigung dürfte mittel-/langfristig davon profitieren. Des Weiteren sollte die stufenweise Verbesserung der Energieeffizienz der gekauften Fahrzeuge zu Einsparungen bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Sonstigen Emissionen dürften ebenfalls sinken, wenn auch nur in geringem Maße. Die einzigen wirtschaftlichen Kosten sind die Verwaltungskosten. Sie werden mit rund 1 EUR pro Fahrzeug als vernachlässigbar eingeschätzt.

- **EFFIZIENZ DER RECHTSETZUNG UND VEREINFACHUNG**

Es bestehen keine direkten Meldepflichten für KMU oder Kleinstunternehmen. Verkehrsunternehmen, bei denen es sich zumeist um KMU handelt, dürften von der größeren Markttransparenz profitieren. Dadurch können sie fundiertere Kaufentscheidungen zugunsten der kraftstoffeffizientesten Fahrzeuge treffen, was – wegen der Einsparungen bei den Kraftstoffkosten – ihre Betriebskosten senken und ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern kann.

Bei der vorgeschlagenen Verordnung wird auf die elektronische Berichterstattung gesetzt, sodass der Verwaltungsaufwand für die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge, die nationalen Behörden und die Kommission/EUA begrenzt sein dürfte.

- **GRUNDRECHTE**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die sich aus der Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung ergeben, sind sehr begrenzt (siehe Einzelheiten im beigefügten Finanzbogen).

Wenngleich die allgemeine Obergrenze des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2014–2020 für die Rubrik 2 nicht überschritten wird, ist dennoch eine kleine Anpassung für die Europäische Umweltagentur (EUA) in den Jahren 2019 und 2020 erforderlich.

## **5. WEITERE ANGABEN**

### **• DURCHFÜHRUNGSPLÄNE SOWIE ÜBERWACHUNGS-, BEWERTUNGS- UND MELDEMODALITÄTEN**

Auf Grundlage der von den Mitgliedstaaten und den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge bereitgestellten Informationen muss die Kommission jährlich einen Bericht vorlegen. Mit diesem Kommissionsbericht wird eine genaue Überwachung der Durchführung der Verordnung gewährleistet.

### **• AUSFÜHRLICHE ERLÄUTERUNG EINZELNER BESTIMMUNGEN DES VORSCHLAGS**

#### **Artikel 1 - Gegenstand**

In diesem Artikel werden die wichtigsten Maßnahmen dieser Verordnung erläutert, nämlich die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge, d. h. Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse.

#### **Artikel 2 – Anwendungsbereich**

In diesem Artikel werden der Anwendungsbereich der Verordnung festgelegt und die Fahrzeugkategorien bestimmt, für die Zulassungsdaten, technische Daten und gegebenenfalls Daten über CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch überwacht und gemeldet werden sollen.

#### **Artikel 3 – Begriffsbestimmungen**

Die Verordnung steht in engem Zusammenhang mit den Typgenehmigungsvorschriften und verwendet dieselbe Terminologie. Im Interesse der Kohärenz zwischen den beiden Rechtsinstrumenten wird daher klargestellt, dass die in dieser Verordnung verwendete Terminologie im Sinne der Begriffsbestimmungen in den Typgenehmigungsvorschriften zu verstehen ist.

#### **Artikel 4 – Überwachung und Meldung durch die Mitgliedstaaten**

Dieser Artikel enthält die grundlegenden Verpflichtungen, die die Mitgliedstaaten im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf der Überwachung und Meldung, die Benennung der zuständigen Behörden und die zu überwachenden Daten erfüllen müssen. Letztere betreffen neue schwere Nutzfahrzeuge und neue Anhänger, die erstmals in der Union zugelassen sind oder die vor der Zulassung in der Union für weniger als drei Monate außerhalb der Union zugelassen waren.

Für die zuständigen Behörden wird präzisiert, dass diese Behörden, die bereits für die Überwachung und Meldung von Daten zu Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zuständig sind, auch die Überwachung der schweren Nutzfahrzeuge übernehmen sollen.

Die Anhänge I und II ergänzen diese Bestimmung durch Festlegung der zu überwachenden Datenparameter sowie der administrativen Schritte des Überwachungs- und Meldeverfahrens.

#### **Artikel 5 – Überwachung und Meldung durch die Hersteller**

Dieser Artikel enthält die grundlegenden Verpflichtungen, die die Hersteller im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf der Überwachung und Meldung, die Benennung der Kontaktstellen und die zu überwachenden Daten erfüllen müssen.

Die Anhänge I und II ergänzen diese Bestimmung durch Festlegung der zu überwachenden Datenparameter sowie der administrativen Schritte des Überwachungs- und Meldeverfahrens.

#### **Artikel 6 – Zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge**

Die der Kommission gemeldeten Daten werden in einem öffentlich zugänglichen Register gespeichert. Aufbauend auf den Erfahrungen mit dem Datenregister für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwaltet die EUA das Register im Namen der Kommission.

Zwar sollten die meisten Datensätze öffentlich zugänglich sein, zum Schutz personenbezogener Daten (Fahrzeug-Identifizierungsnummern) und aus Wettbewerbsgründen (Namen von Komponentenherstellern) dürfen bestimmte Daten jedoch nicht offengelegt werden.

#### **Artikel 7 – Datenqualität**

Qualitativ hochwertige Daten sind von entscheidender Bedeutung, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen. Es ist daher wichtig, deutlich zu machen, dass die Bericht erstattenden Stellen für die Qualität und Richtigkeit der gelieferten Daten verantwortlich sind. Außerdem hat die Kommission die Möglichkeit, die Qualität der Daten eigenständig zu überprüfen und diese zu berichtigen, falls diese Fehler enthalten.

#### **Artikel 8 – Bericht**

Die der Kommission über die EUA gemeldeten Daten sollten für eine jährliche Analyse der CO<sub>2</sub>-Emissionstrends und -entwicklungen der EU-Flotte schwerer Nutzfahrzeuge und der Fahrzeugflotte einzelner Hersteller verwendet werden. Diese jährliche Analyse erfolgt durch die Kommission mit Unterstützung der EUA und ist ein wichtiger Beitrag zum allgemeinen Jahresbericht zur Lage der Energieunion gemäß der vorgeschlagenen Verordnung über das Governance-System der Energieunion. Die Analyse wird zudem einen wichtigen Input für weitere mögliche politische Maßnahmen liefern. Sie wird außerdem zu mehr Transparenz bei den technologischen Konfigurationen und den Leistungsmerkmalen der EU-Fahrzeugflotte sowie einzelner Fahrzeuge hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs beitragen.

#### **Artikel 9 und 10 – Durchführungsbestimmungen und Übertragung von Befugnissen**

Diese Artikel enthalten jeweils die Rechtsgrundlagen für den Erlass von Durchführungsmaßnahmen und die Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Anhänge I und II im Wege delegierter Rechtsakte durch die Kommission. Die Durchführungsmaßnahmen werden Artikel 7 ergänzen, indem sie der Kommission die Festlegung detaillierten Vorschriften und Verfahren für die Überprüfung und Berichtigung der gemeldeten Daten ermöglichen. Die der Kommission übertragenen delegierten Befugnisse betreffen u. a. die Anpassung und Aktualisierung der zu überwachenden Datenparameter sowie die verschiedenen Schritte im Rahmen des Überwachungsverfahrens gemäß den Anhängen I und II.

#### **Artikel 11 und 12 – Ausschussverfahren und Ausübung der Befugnisse**

Diese Artikel enthalten die üblichen Bestimmungen für das Ausschussverfahren, das beim Erlass von Durchführungsrechtsakten und bei der Ausübung der übertragenen Befugnisse gemäß Artikel 9 Absatz 2 und 3 einzuhalten ist.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge**

(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<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das verbindliche gesamtwirtschaftliche Ziel, bis 2030 die Treibhausgasemissionen EU-weit um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken, wurde in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23. und 24. Oktober 2014 zum Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 gebilligt; dies wurde auf der Ratstagung im März 2016 erneut bestätigt.
- (2) Die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Oktober 2014 sahen vor, dass das Ziel von der Union gemeinsam und in möglichst kostenwirksamer Weise erfüllt werden sollte, wobei die vom Emissionshandelssystem (EU-EHS) erfassten Sektoren und die nicht unter das EU-EHS fallenden Sektoren bis 2030 eine Reduzierung um 43 % bzw. 30 % gegenüber 2005 erzielen müssten. Alle Mitgliedstaaten sollten sich an dieser Anstrengung beteiligen und alle Wirtschaftssektoren sollten zur Verwirklichung dieser Emissionsminderungen beitragen, auch der Verkehrssektor.
- (3) Die Europäische Strategie der Kommission für emissionsarme Mobilität aus dem Jahr 2016<sup>3</sup> setzte das Ziel, die Emissionen aus dem Verkehr bis 2050 um mindestens 60 % gegenüber 1990 zu verringern.
- (4) Auf Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse, d. h. schwere Nutzfahrzeuge, entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union, und bis 2030 wird ein weiterer Anstieg erwartet. Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen wirksame

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> COM(2016) 501 final.

Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt werden.

- (5) In ihrer Mitteilung über eine Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge<sup>4</sup> aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt.
- (6) Mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> wird der Rahmen für die Einrichtung eines solchen geregelten Verfahrens geschaffen. Die Messungen werden aussagekräftige und vergleichbare CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte für jedes Fahrzeug eines erheblichen Teils der EU-Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Europäischen Union liefern. Der Käufer eines bestimmten Fahrzeugs und der jeweilige Zulassungsmitgliedstaat werden Zugang zu diesen Informationen haben, sodass die Wissenslücke teilweise geschlossen wird.
- (7) Informationen über die Leistungsmerkmale des Fahrzeugs hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, um Fahrzeugbetreiber in die Lage zu versetzen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen. Alle Fahrzeughersteller werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge zu entwickeln. Daher ist es angezeigt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) [.../...]<sup>6</sup> [*Amt für Veröffentlichungen fügt entsprechenden Verweis ein*] ermittelt werden, überwacht, der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
- (8) Um die genaue Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Erfahrung zu bringen, empfiehlt es sich, die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den Antrieb sowie die einschlägigen Aufbaumerkmale, zu überwachen und zu melden.
- (9) Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch werden für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im [Jahr 2019] zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Zeitpunkt sollten deshalb die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, Daten über die Neuzulassungen bereitzustellen, und die Hersteller sollten die technischen Daten zu diesen Fahrzeugen vorlegen müssen.

---

<sup>4</sup> COM(2014) 285 final.

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

<sup>6</sup> Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom ..., S. ...).

- (10) Die zur Ermittlung der Leistungsmerkmale eines Fahrzeugs im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch wesentlichen technischen Daten sollten öffentlich zugänglich sein, um die Transparenz der Fahrzeugspezifikationen und der damit verbundenen Leistungsmerkmale zu verbessern und den Wettbewerb zwischen den Herstellern zu fördern. Nur aus Gründen des Schutzes personenbezogener Daten oder des fairen Wettbewerbs sensible Daten sollten nicht veröffentlicht werden. Es liegt jedoch eindeutig im öffentlichen Interesse, dass die für die Ermittlung der Leistungsmerkmale der Fahrzeuge wesentlichen technischen Daten zur Verfügung stehen. Solche Daten sollten daher nicht von der Veröffentlichung ausgeschlossen werden.
- (11) Es ist wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden.
- (12) Aufgrund der Erfahrungen mit der Überwachung und Meldung von CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten für neue Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> und für neue leichte Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> empfiehlt es sich, der Europäischen Umweltagentur die Verantwortung für den Datenaustausch mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Herstellern sowie für die Verwaltung der letztendlichen Datenbank im Namen der Kommission zu übertragen. Des Weiteren ist es angezeigt, die Überwachungs- und Meldeverfahren für schwere Nutzfahrzeuge so weit wie möglich an die bereits bestehenden Verfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge anzupassen.
- (13) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Vorschriften dieser Verordnung für die Überprüfung und Berichtigung der überwachten Daten sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> ausgeübt werden.
- (14) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, und Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin zur Verfügung stehen, sollte der Kommission zur Änderung der in den Anhängen festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist es,

---

<sup>7</sup> Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

<sup>8</sup> Verordnung (EG) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

<sup>9</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang haben zu Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (15) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht verwirklicht werden kann, sondern wegen des Umfangs und der Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, 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 zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*  
*Gegenstand*

Diese Verordnung regelt die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union zugelassen sind.

*Artikel 2*  
*Anwendungsbereich*

Diese Verordnung betrifft die Überwachung und Meldung von Daten zu neuen schweren Nutzfahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge.

Sie gilt für die nachstehenden Fahrzeugklassen:

- (a) schwere Nutzfahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 und N2 mit einer Bezugsmasse von mehr als 2610 kg, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> fallen, sowie alle Fahrzeuge der Klassen M3 und N3;
- (b) Fahrzeuge der Klassen O3 und O4.

---

<sup>10</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

### *Artikel 3* *Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> sowie der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates.

### *Artikel 4* *Überwachung und Meldung durch die Mitgliedstaaten*

- (1) Ab [2020] erheben die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten jedes Jahr bis zum 28. Februar für das vorangegangene Kalenderjahr die Daten gemäß Anhang I Teil A über neue, in der Union erstmals zugelassene Fahrzeuge. Daten über neue Fahrzeuge, die zuvor außerhalb der Union zugelassen waren, werden nicht überwacht und gemeldet, es sei denn, diese Zulassung erfolgte weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Union. Die Daten sind der Kommission gemäß dem Meldeverfahren in Anhang II zu übermitteln.
- (2) Für die Erhebung und Übermittlung der Daten gemäß der vorliegenden Verordnung sind die Behörden zuständig, die in jedem Mitgliedstaat gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestimmt wurden.

### *Artikel 5* *Überwachung und Meldung durch die Hersteller*

- (1) Ab [2020] erheben die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge jedes Jahr bis zum 28. Februar die Daten gemäß Anhang I Teil B über Fahrzeuge, deren Herstellungsdatum im vorangegangenen Kalenderjahr liegt.  

Das Herstellungsdatum ist der Zeitpunkt der Unterzeichnung der Übereinstimmungsbescheinigung oder gegebenenfalls der Zeitpunkt der Unterzeichnung des Einzelgenehmigungsbogens.
- (2) Der Hersteller benennt eine Kontaktstelle für die Übermittlung von Daten gemäß dieser Verordnung.

### *Artikel 6* *Zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge*

- (1) Die Kommission führt ein zentrales Register mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten. Das Register – mit Ausnahme der in Anhang I Teil B genannten Dateneinträge 1, 24, 25, 32, 33, 39 und 40 – ist der Öffentlichkeit zugänglich.
- (2) Das Register wird von der Europäischen Umweltagentur (EUA) im Namen der Kommission verwaltet.

---

<sup>11</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

*Artikel 7*  
*Datenqualität*

- (1) Die zuständigen Behörden und die Hersteller sind für die Richtigkeit und Qualität der von ihnen gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten verantwortlich. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich über alle in den gemeldeten Daten aufgedeckten Fehler.
- (2) Die Kommission kann eine eigene Überprüfung der Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten durchführen.
- (3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, ergreift sie gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der im Zentralregister gemäß Artikel 6 veröffentlichten Daten.

*Artikel 8*  
*Bericht*

- (1) Die Kommission veröffentlicht im Rahmen ihres jährlichen Berichts gemäß [Artikel 29 der vorgeschlagenen Verordnung über das Governance-System der Energieunion] die Ergebnisse ihrer Analyse der von den Mitgliedstaaten und den Herstellern für das vorangegangene Kalenderjahr übermittelten Daten.
- (2) Die Analyse betrifft mindestens die Angaben über die Leistungsmerkmale, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und der Fahrzeugflotte der einzelnen Hersteller. Dabei werden – soweit verfügbar – Daten über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt.
- (3) Die Kommission wird bei der Vorbereitung der Analyse von der EUA unterstützt.

*Artikel 9*  
*Übertragung von Durchführungsbefugnissen*

Die Kommission kann die in Artikel 7 Absätze 2 und 3 genannten Überprüfungs- und Berichtigungsmaßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 10*  
*Befugnisübertragung*

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 12 zu erlassen, um Anhang I zwecks Aktualisierung oder Anpassung der darin festgelegten Datenanforderungen zu ändern, sofern dies für eine gründliche Analyse gemäß Artikel 8 für erforderlich gehalten wird.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 12 zu erlassen, um Anhang II zwecks Anpassung des darin festgelegten Überwachungs- und Meldeverfahrens zu ändern, um den bei der Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen.

*Artikel 11*  
*Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für Klimaänderung, der durch Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

*Artikel 12*  
*Ausübung der Befugnisübertragung*

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn 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.

*Artikel 13*  
*Inkrafttreten*

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

---

<sup>12</sup> Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1).

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

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## Finanzbogen zu Rechtsakten – Agenturen

### Europäische Umweltagentur (EUA)

#### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereiche in der ABM-/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziele
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Arten der Mittelverwaltung

#### **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

#### **3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1. Betroffene Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinien
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1. *Übersicht*
  - 3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die Mittel [der Einrichtung]*
  - 3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen [der Einrichtung]*
  - 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*
  - 3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge

#### 1.2. Politikbereiche in der ABM-/ABB-Struktur<sup>22</sup>

34: Klimapolitik

#### 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme**
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme**<sup>23</sup>
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**

#### 1.4. Ziele

##### 1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Bei dem Vorschlag handelt es sich um eine wichtige Legislativmaßnahme des ersten Mobilitätspakets, das im Mai 2017 verabschiedet werden soll. Er trägt zur Umsetzung der Europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität<sup>24</sup>, die im Jahr 2016 verabschiedet wurde, und des dazugehörigen Aktionsplans<sup>25</sup> bei, mit denen die Kraftstoffeffizienz schwerer Nutzfahrzeuge (d. h. Lkw, Busse und Reisebusse) verbessert und deren Emissionen verringert werden sollen.

Der Vorschlag ist Teil der in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge<sup>26</sup> aus dem Jahr 2014 angekündigten Durchführungsmaßnahmen zur Festlegung eines Verfahrens für die Zertifizierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge und zur Überwachung und Meldung für alle neuen Fahrzeuge, die in der EU in Verkehr gebracht werden.

Mit dieser Maßnahme wird ein zentrales Instrument für die Durchsetzung künftiger CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge geschaffen, die die Kommission im Jahr 2018 vorschlagen will.

Der Vorschlag trägt zur Erfüllung der Selbstverpflichtung der EU bei, ihre Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um mindestens 40 % zu senken.

<sup>22</sup> ABM: Activity Based Management: maßnahmenbezogenes Management; ABB: Activity Based Budgeting: maßnahmenbezogene Budgetierung.

<sup>23</sup> Im Sinne des Artikels 54 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/DE/1-2016-501-DE-F1-1.PDF>

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

<sup>26</sup> COM(2014) 285, verfügbar unter [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm)

#### 1.4.2. Einzelziele und ABM/ABB-Tätigkeiten

##### Einzelziel Nr. 3

Weitere Dekarbonisierung des EU-Verkehrssektors durch die Entwicklung und Umsetzung harmonisierter Maßnahmen (in Zusammenarbeit mit anderen Generaldirektionen, z. B. GD MOVE, GD GROW usw.)

##### ABM-/ABB-Tätigkeiten:

ABB-Tätigkeit 34 02 – Klimaschutz auf Unions- und internationaler Ebene.

ABB-Tätigkeit 07 02 – Umweltpolitik auf Unions- und internationaler Ebene (Artikel 07 02 06 – Europäische Umweltagentur).

#### 1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

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

Mit dem Vorschlag wird ein System für die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der EU in Verkehr gebracht werden, eingerichtet.

Der Vorschlag wird dazu beitragen, den Markt für schwere Nutzfahrzeuge transparenter zu machen und den Wettbewerb zwischen den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge und Verkehrsunternehmen auf diese Weise anzukurbeln. Dies wird wiederum Anreize für Komponenten- und Fahrzeughersteller schaffen, zu innovieren und in der EU energieeffizientere Fahrzeuge zu bauen.

Wenn durch die Überwachung und Berichterstattung eine weitere zusätzliche Steigerung der Energieeffizienz der EU-Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der EU um 1 % erzielt wird, dürfte dies zu einer Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um etwa 2,1 Mt führen.

#### 1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.*

Indikator Nr. 1: Durchschnittliche jährliche CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte (nach Fahrzeugklasse, Hersteller und Mitgliedstaat) in der EU zugelassener neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Zertifizierungsvorschriften fallen.

Indikator Nr. 2: Vergleich der durchschnittlichen jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte von Fahrzeugen derselben Fahrzeugklasse im Verlauf der Jahre.

Indikator Nr. 3: Jährlicher Überblick über kraftstoffeffiziente Technologien, mit denen die neuen Fahrzeuge ausgestattet sind, und ihre Verbreitung.

### 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

#### 1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

Die Mitgliedstaaten und die Hersteller in der EU zugelassener neuer schwerer Nutzfahrzeuge müssten CO<sub>2</sub>-Überwachungsdaten erfassen und der Kommission über das Datenarchiv der Europäischen Umweltagentur übermitteln.

Die Europäische Umweltagentur würde die Daten zusammenführen und verwalten. Ein Datensatz würde jedes Jahr öffentlich zugänglich gemacht. Die Kommission würde einen jährlichen Überwachungsbericht veröffentlichen.

### 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU*

Sowohl beim Markt für neue schwere Nutzfahrzeuge als auch beim Markt für Verkehrsdienstleistungen handelt es sich um EU-weite Märkte, die ein integraler Bestandteil des Binnenmarkts sind. Bisher ist kein Mitgliedstaat gegen den Mangel an Transparenz beim Kraftstoffverbrauch und beiden CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge vorgegangen und das Problem betrifft die gesamte EU. Darüber hinaus fallen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge unter das THG-Emissionsreduktionsziel der EU.

In Ermangelung EU-weiter Überwachungs- und Meldevorschriften werden die nationalen Behörden für die Überwachung und Meldung möglicherweise unterschiedliche Ansätze wählen, was EU-weit zu einer fragmentierten und uneinheitlichen Datenerfassung führen würde. Dies würde eine hohe Verwaltungslast für die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge mit sich bringen, die unterschiedliche Meldesysteme zu bedienen hätten. Die zur Vorbereitung des Vorschlags durchgeführte öffentliche Konsultation deutet jedoch darauf hin, dass die nationalen Behörden eigentlich überhaupt nicht tätig werden wollen.

Ein EU-weites System zur Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge ermöglicht Käufern schwerer Nutzfahrzeuge sowie politischen Entscheidungsträgern Zugang zu Informationen über den Grad der Marktdurchdringung und die tatsächliche Verbreitung fortschrittlicher Technologien für schwere Nutzfahrzeuge.

Darüber hinaus ist der Klimawandel ein grenzüberschreitendes Problem, für das die EU und die Mitgliedstaaten gemeinsam zuständig sind. Die Koordinierung der Klimapolitik auf europäischer Ebene ist daher erforderlich, und EU-Maßnahmen sind nach dem Subsidiaritätsprinzip gerechtfertigt.

### 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Für die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und Kleintransportern besteht bereits ein EU-weites verbindliches System<sup>27</sup>, das sich als sehr nützlich erwiesen hat, weil es den EU-Markt für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge transparenter gemacht hat. Die jährlich von der EUA veröffentlichten Datensätze werden weithin für den Vergleich der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen in der EU verwendet. Darüber hinaus bilden sie die Grundlage für die Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie zur jährlichen Prüfung der Einhaltung dieser Normen durch die Hersteller.

Das vorgeschlagene EU-weite Überwachungs- und Meldesystem für schwere Nutzfahrzeuge baut in hohem Maße auf den Erfahrungen aus dem EU-weiten System für leichte Nutzfahrzeuge auf. Wie im Falle der leichten Nutzfahrzeuge ist in der vorgeschlagenen Verordnung eine Überwachung nach Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN) vorgesehen; Daten würden sowohl von den Mitgliedstaaten als den Herstellern übermittelt, um den Verwaltungsaufwand auf ein

<sup>27</sup>

Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und Verordnung (EU) Nr. 510/2011.

Mindestmaß zu beschränken. Zur Übermittlung der Daten würde das Datenarchiv der Europäischen Umweltagentur genutzt – eine weitere Parallele mit dem Überwachungs- und Meldesystem für leichte Nutzfahrzeuge. Ferner würde die Europäische Umweltagentur angesichts ihrer reichen Erfahrungen mit der CO<sub>2</sub>-Überwachung die Kommission bei der Verwaltung des EU-weiten Überwachungssystems für schwere Nutzfahrzeuge unterstützen.

*1.5.4. Kohärenz mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Der Vorschlag steht in Einklang mit der vorgeschlagenen Verordnung (EU) .../... der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Zertifizierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

## 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen

- Vorschlag/Initiative mit **befristeter Geltungsdauer**
  - Geltungsdauer: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ
  - Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ
- Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**
  - Durchführung mit Anlaufphase ab 2018 (ohne finanzielle Auswirkungen) für unbefristete Geltungsdauer,
  - anschließend reguläre Umsetzung

## 1.7. Vorgeschlagene Arten der Mittelverwaltung

- Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission über
  - ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union;
  - Exekutivagenturen
- Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten
  - Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Aufgaben des Haushaltsvollzugs an:
    - Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen;
    - internationale Organisationen und deren Agenturen (bitte angeben);
    - die EIB und den Europäischen Investitionsfonds;
    - Einrichtungen im Sinne der Artikel 208 und 209 der Haushaltsordnung;
    - öffentliche Einrichtungen;
    - privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
    - privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Umsetzung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
    - Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen der GASP im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt bezeichnet sind.
  - *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

### Bemerkungen

Die Beteiligung der Europäischen Umweltagentur (EUA) wird für die Umsetzung der Anforderungen der vorgeschlagenen Verordnung über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge erforderlich sein.

## 2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

### 2.1. Monitoring und Berichterstattung

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

In der vorgeschlagenen Verordnung sind die Häufigkeit der Berichterstattung und die von den Mitgliedstaaten und den Herstellern zu meldenden Daten über die in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeuge festgelegt. Die in der vorgeschlagenen Verordnung vorgesehenen Daten müssten jährlich über das Datenarchiv der Europäischen Umweltagentur gemeldet werden. Zur Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Hersteller bei ihrer jährlichen Berichterstattung werden über die CIRCABC-Plattform weitere Orientierungshilfen bereitgestellt.

### 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

#### 2.2.1. Ermittelte Risiken

Die Mitgliedstaaten oder Hersteller können bei ihren Überwachungs- und Meldepflichten in Verzug geraten. Es wird erwartet, dass die Mitgliedstaaten dieselben Behörden benennen, die bereits für die Überwachung und Meldung der Daten über Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zuständig sind. Diese Behörden sind mit der Überwachung und Meldung sowie den einschlägigen IT-Instrumenten vertraut, sodass diesbezügliche Risiken auf ein Mindestmaß beschränkt sind.

Das Datenarchiv der Europäischen Umweltagentur ist ein bewährtes Datenmeldesystem. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein möglicher Systemausfall und der Schutz vertraulicher Daten ausreichend bedacht wurden.

#### 2.2.2. Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle

Die vorgesehenen Kontrollen sind in der Haushaltsordnung und den diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen festgelegt.

#### 2.2.3. Abschätzung der Kosten und des Nutzens der Kontrollen sowie Bewertung des voraussichtlichen Fehlerrisikos

Nicht zutreffend

### 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Neben der Anwendung der Haushaltsordnung, um Betrug und Unregelmäßigkeiten zu verhindern, werden nach dem Muster des bewährten Systems zur Überwachung und Meldung von CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge eine Qualitätskontrolle und eine Überprüfung der übermittelten Daten vorgenommen, um etwaige Lücken zu schließen oder Unregelmäßigkeiten zu beheben.

## 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

### 3.1. Betroffene Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinien

- Bestehende Haushaltslinien

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

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung..... ...]	GM/NGM 28	von EFTA-Ländern 29	von Kandidaten-ländern 30	von Dritt-ländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
2	34 02 01: Senkung der Treibhausgasemissionen der Union (Abmilderung)	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
2	07 02 06: Europäische Umweltagentur	NGM	JA	JA	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	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung..... .....]	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidaten-ländern	von Dritt-ländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
	[XX.YY.YY.YY]		JA/ NEIN	JA/ NEIN	JA/ NEIN	JA/NEIN

<sup>28</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>29</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>30</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

#### 3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

<b>Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Nummer 2	Nachhaltiges Wachstum: natürliche Ressourcen
--	-------------	--

[Einrichtung]: <EUA – Europäische Umweltagentur>			Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			<b>INSGESAMT 2019–2020</b>
Titel 1: Personalausgaben	Verpflichtungen	(1)	0,150	0,200						0,350
	Zahlungen	(2)	0,150	0,200						0,350
Titel 2: Infrastruktur- und Betriebsausgaben	Verpflichtungen	(1a)								
	Zahlungen	(2a)								
Titel 3: Operative Ausgaben	Verpflichtungen	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Zahlungen	(3b)	0,250	0,175						0,425
<b>Mittel INSGESAMT für [Einrichtung] &lt;EUA&gt;</b>	Verpflichtungen	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Zahlungen	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die Mittel [der Einrichtung]*

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben  ↓			Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.										INSGESAMT			
	ART DER ERGEBNISSE																			
	Art <sup>31</sup>	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten
EINZELZIEL Nr. 1 <sup>32</sup> ...																				
- Einrichtung der Berichtsplattform			1	0,250																0,250
Unterstützung der ausführlichen Qualitätssicherung und -kontrolle, Meldung durch Mitgliedstaaten/ Erstausrüster, Kommunikation mit Ländern und Herstellern, Datenbankverwaltung und -pflege,					1	0,175														0,025

<sup>31</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).  
<sup>32</sup> Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e) ...“) beschrieben.

Unterstützung durch Helpdesks usw.																	
- Ergebnis																	
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1	1	0,250	1	0,175													0,275
EINZELZIEL Nr. 2 ...																	
- Ergebnis																	
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																	
<b>GESAMTKOSTEN</b>	1	0,250	1	0,175													0,275

### 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen der EUA

#### 3.2.3.1. Übersicht

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	<b>INSGES AMT 2019+202 0</b>
--	--------------	--------------	-------------	-------------	--	--

Beamte der Funktionsgruppe AD							
Beamte der Funktionsgruppe AST							
Vertragsbedienstete	0,150	0,200					<b>0,350</b>
Bedienstete auf Zeit							
Abgeordneter nationaler Sachverständiger							

<b>INSGESAMT</b>	<b>0,150</b>	<b>0,200</b>					<b>0,350</b>
------------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

#### Geschätzte personelle Auswirkungen (zusätzliche VZÄ) – Stellenplan

Funktions- und Besoldungsgruppen	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr N+2	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				
AD10				

AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD Ingesamt				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST Ingesamt				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				
AST/SC Ingesamt				

INSGESAMT				
-----------	--	--	--	--

Geschätzte personelle Auswirkungen (zusätzliches Personal) – externes Personal

Vertragsbedienstete	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.
Funktionsgruppe IV	1	1		
Funktionsgruppe III	1(*)	1		
Funktionsgruppe II				
Funktionsgruppe I				
Insgesamt	2	2		

(\*) Die Einstellung ist für Mitte 2019 geplant.

Abgeordneter nationaler Sachverständiger	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.
Insgesamt				

Bitte vorgesehene Einstellungsdatum angeben und Betrag entsprechend anpassen (bei Einstellung im Juli werden nur 50 % der durchschnittlichen Kosten berücksichtigt) und weitere Erläuterungen im Anhang geben.

Über den/die Zeitbedienstete(n) und den/die Vertragsbedienstete(n) hinaus, die derzeit bei der EUA mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>33</sup> betraut sind, benötigt die EUA angesichts der unbegrenzten Dauer der für die Agentur vorgeschlagenen zusätzlichen Tätigkeiten zwei zusätzliche Vertragsbedienstete für folgende Tätigkeitsbereiche:

- Einrichtung, Verwaltung und Pflege neuer Berichtsabläufe und der Infrastruktur für die elektronische Berichterstattung, einschließlich aller IT-bezogenen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Übermittlung der Daten über schwere Nutzfahrzeuge;
- eingehende Bewertung der Datenqualität und Qualitätskontrolle der von den Mitgliedstaaten und den Herstellern übermittelten Daten, einschließlich der Koordinierung der Kommunikation mit Behörden der Mitgliedstaaten und mit Sachverständigen im Herstellungsbereich, entsprechende Unterstützung durch Helpdesks usw.;

<sup>33</sup> Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und Verordnung (EU) Nr. 510/2011.

- Zusammenstellung und Veröffentlichung von Datensätzen für die Europäische Kommission und sonstige Interessenträger auf der EUA-Website .

Ein(e) Vertragsbedienstete(r) (Funktionsgruppe IV) würde im Jahr 2019 mit der Vorbereitung und Umsetzung des Meldesystems beginnen, um sicherzustellen, dass es im Jahr 2020 in vollem Umfang betriebsbereit ist. Der/Die zweite Vertragsbedienstete(r) (Funktionsgruppe III) würde ab der zweiten Jahreshälfte 2019 die Umsetzung des Meldesystems sowie die Vorbereitung der Qualitätssicherungs- und Qualitätskontrollsysteme unterstützen.

Die Auswirkungen auf den Haushalt wurden entsprechend unter der Annahme durchschnittlicher Kosten in Höhe von 100 000 EUR pro Jahr/Vertragsbediensteten berechnet.

### 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der betreffenden Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

Die vorgeschlagene Initiative würde voraussetzen, dass die Finanzplanung für den aus dem Haushaltsartikel 07 02 06 finanzierten Beitrag zur Europäische Umweltagentur (EUA) für die Jahre 2019 und 2020 um die in Tabelle 3.2.1 angegebenen Beträge angehoben wird.

- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens<sup>1</sup>.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

### 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/Die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Geldgeber/ kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

<sup>1</sup> Siehe Artikel 11 und 17 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020.

### 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 sonstigen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>2</sup>					Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3				
Artikel .....									

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffend(e) Ausgabenlinie(n) an.

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

<sup>2</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.