

Mitteilung

des Ministeriums für Verkehr

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
– Vorhaben von erheblicher politischer Bedeutung –¹⁾**

Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027 COM(2025) 136 final (BR 153/25)

Vorhaben:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO ₂ -Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027 COM(2025) 136 final
BR-Drucksache:	153/25
Federführendes Ressort:	Ministerium für Verkehr
Aktenzeichen:	VM4-0123-25/2/1
Beteiligte Ressorts:	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

¹⁾ Unterrichtung gemäß Artikel 34a Landesverfassung i. V. m. §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG) vom 17. Februar 2011 (GBl. 2011, 77).
Vorgelegt mit Schreiben des Ministeriums für Verkehr vom 24. April 2025.

**Berichtsbogen der Landesregierung gemäß Artikel 34a Landesverfassung i. V. m. §§ 2 und 3
des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg
in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG)**

<p>1. BR-Drucksachenummer:</p> <p>153/25</p>
<p>2. Titel der Drucksache:</p> <p>Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027 COM(2025) 136 final</p>
<p>3. Frühwarndokument:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Fristbeginn:</p> <p>3. April 2025</p>
<p>4. Federführendes Ressort:</p> <p>Ministerium für Verkehr</p> <p>Beteiligte Ressorts:</p> <p>Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus</p>
<p>5. Datum der voraussichtlichen Behandlung im Bundesrat:</p> <p>Voraussichtliche Behandlung im Plenum am 23. Mai 2025</p>
<p>6. Erhebliche politische Bedeutung für das Land:</p> <p>Eine erhebliche politische Bedeutung für das Land ist zum einen dadurch gegeben, dass der Verkehrssektor mit Blick auf die Klimaschutzziele des Landes und die hierzu gesetzlich normierten Zielgrößen ein zentrales Handlungsfeld ist. Veränderungen der EU-Emissionsnormen können einen maßgeblichen Faktor zur strategischen Einhaltung dieser Ziele darstellen. Da die Automobilindustrie als Adressat der Verordnung für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg von großer Bedeutung ist, ist der Verordnungs-Vorschlag auch diesbezüglich von erheblicher landespolitischer Bedeutung.</p>

<p>7. a. Gesetzgebungszuständigkeiten des Landes Baden-Württemberg berührt (einschließlich Abweichungsrechte nach Artikel 72 Absatz 3 und Artikel 84 Absatz 1 Satz 2 GG):</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Alternativ:</p> <p>b. Wesentliche Interessen des Landes unmittelbar berührt:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>
<p>8. Verweis auf Berichtsbogen der Bundesregierung:</p> <p>Der Berichtsbogen der Bundesregierung ist als Anlage beigelegt.</p>
<p>9. Rechtsgrundlage:</p> <p>Die Europäische Kommission stützt ihren Vorschlag auf Artikel 192 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).</p>
<p>10. Inhalt:</p> <p>Die Europäische Kommission schlägt eine Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 vor, um den Herstellern von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zusätzliche Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für die Kalenderjahre 2025 bis 2027 zu gewähren.</p> <p>Die Verordnung (EU) 2019/631 sieht vor, dass die EU-weiten jährlichen durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen in Abständen von fünf Jahren gesenkt werden. Ab dem Jahr 2025 gilt das Ziel einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 15 % gegenüber den Werten von 2021 für jedes Jahr des Zeitraums 2025 bis 2029.</p> <p>Jedes Jahr werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen für jeden Hersteller auf der Grundlage des EU-weiten Flottenziels festgelegt, um die Leistung der Hersteller bei der Erfüllung ihrer Zielvorgaben zu bewerten. Hersteller, die ihr spezifisches Emissionsziel überschreiten, zahlen für jedes neu zugelassene Fahrzeug eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung in Höhe von 95 EUR je g/km.</p> <p>Der vorliegende Vorschlag der EU Kommission enthält eine Änderung der Verordnung (EU) 2019/631, um den Herstellern zusätzliche Flexibilität in Bezug auf ihre Verpflichtungen zur Einhaltung der CO₂-Emissionen einzuräumen, indem anstelle eines jährlichen nun ein dreijähriger Erfüllungszeitraum für 2025, 2026 und 2027 vorgesehen wird. Im Falle der Verabschiedung würde die Änderung dazu führen, dass die Einhaltung anhand des Gesamtwerts in den Jahren 2025 bis 2027 bewertet wird, sodass die Automobilhersteller eine Überschreitung der Zielvorgabe in einem oder zwei dieser Jahre durch eine Übererfüllung in einem oder mehreren anderen Jahren ausgleichen können.</p>
<p>11. Erste Einschätzung zur Vereinbarkeit des EU-Vorhabens mit dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatz:</p> <p>Nach Auffassung der Landesregierung ist der Vorschlag der EU-Kommission mit dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar.</p>

12. Folgen des EU-Vorhabens für das Land, <i>insbesondere</i>
<i>a) Finanzielle Auswirkungen</i> Aus dem vorliegenden Vorschlag ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für das Land.
<i>b) Verwaltungsaufwand</i> Aus dem vorliegenden Vorschlag ergibt sich kein Verwaltungsaufwand für das Land.
<i>c) Umsetzungsbedarf</i> Nicht vorhanden. Umsetzung liegt bei der Automobilindustrie (Herstellern), nicht beim Land.
<i>d) Kommunalverträglichkeit</i> Die Kommunen sind von dem Vorschlag nicht betroffen.
<i>e) ggf. weitere wichtige Aspekte</i> Keine.

BERICHTSBOGEN

gemäß Anlage zu § 6 Absatz 2 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

Thema:	KOM-Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO ₂ -Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027
Sachgebiet:	Umweltpolitik in der Europäischen Union
Ratsdok.-Nummer:	7727/25
KOM-Nummer:	KOM(2025) 136 endgültig
Nummer des interinstitutionellen Dossiers:	2025/0070 (COD)
Nummer der Bundesratsdrucksache:	- liegt nicht vor -
Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen: (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 192 Absatz 1 AEUV
Subsidiaritätsprüfung:	Ein Tätigwerden der EU ist gerechtfertigt, um einheitliche Wettbewerbsvoraussetzungen auf den Binnenmärkten für Anforderungen an Fahrzeuge, Kraftstoffe und damit verbundene Dienstleistungen zu gewährleisten.
Verhältnismäßigkeitsprüfung:	Nach Einschätzung der KOM „steht [der Vorschlag] im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, da er nicht über das erforderliche Maß hinausgeht, um die Ziele der Union zur kosteneffizienten Verringerung der Treibhausgasemissionen zu verwirklichen, und gleichzeitig unter Beibehaltung der Zielvorgaben den Fahrzeugherstellern eine einmalige zusätzliche Flexibilität bei der Einhaltung einräumt.“

- 2 -

Zielsetzung:	Der Vorschlag räumt den Fahrzeugherstellern eine einmalige zusätzliche Flexibilität bei der Verpflichtung zur Einhaltung ihrer CO ₂ -Flottenziele im Zeitraum von 2025 bis 2027 ein.
Inhaltliche Schwerpunkte:	Konkret sieht der Vorschlag vor, dass die CO ₂ -Flottenziele über den Zeitraum 2025-27 flexibilisiert werden – d.h. ein Hersteller muss seine CO ₂ -Flottenziele nicht jedes Jahr einhalten, sondern nur im Durchschnitt über diese drei Jahre. Eine Zielverfehlung 2025 könnte also beispielsweise durch eine Übererfüllung 2026 und/oder 2027 ausglich werden.
Politische Bedeutung:	Hoch
Was ist das besondere deutsche Interesse?	Erfüllung der Ziele des Klimaschutzgesetzes und Erreichung der Treibhausgasneutralität des Verkehrssektors bis 2045 sowie der Ziele gemäß der europ. Effort Sharing Regulation (ESR). Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie. Vermeidung von Strafzahlungen für die Automobilindustrie.
bisherige Position des Deutschen Bundestages:	Nicht bekannt
Position des Bundesrates:	Nicht bekannt
Position des Europäischen Parlaments:	Nicht bekannt
Meinungsstand im Rat:	Nicht bekannt
Verfahrensstand: (Stand der Befassung)	Vorschlag wurde an Rat und EP zur Befassung übermittelt.
Finanzielle Auswirkungen:	Die Flexibilisierung bewirkt, dass Fahrzeughersteller die Vorgaben vrsl. mit geringerem finanziellen Aufwand einhalten und Strafzahlungen so leichter vermieden werden können. Die CO ₂ -Emissionen der Neuwagenflotte für die Jahre 2025-27 dürften durch die Gewährung der Flexibilisierung im Schnitt höher ausfallen als dies bei Erreichung der Flottenziele gemäß dem unveränderten Rechtsakt der Fall wäre. Im Rahmen von ESR und ETS 2 könnte es insofern infolge einer Flexibilisierung zu zusätzlichen Belastungen für den Bundeshaushalt, bzw. für Wirtschaft und Verbraucher kommen. Für die Verwaltung rechnet KOM mit keinerlei finanziellen Auswirkungen.

- 3 -

Zeitplan für die Behandlung im

a) Bundesrat:	Nicht bekannt
b) Europäischen Parlament:	Nicht genau bekannt, zeitnahe Befassung im EP Plenum wird jedoch angestrebt.
c) Rat:	Befassung in der RAG Umwelt am 9.4., Befassung im AStV-1 voraussichtlich Ende April/Anfang Mai. Befassung im AStV-1.

Bundesrat

Drucksache **153/25**

03.04.25

EU - U - Vk - Wi

Unterrichtung durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027

COM(2025) 136 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.
Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: Drucksache 28/18 = AE-Nr. 180091

Drucksache 153/25



Straßburg, den 1.4.2025

COM(2025) 136 final

2025/0070 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität
bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für neue
Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die
Kalenderjahre 2025 bis 2027**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

Drucksache 153/25

- 2 -

BEGRÜNDUNG**1. KONTEXT DES VORSCHLAGS****• Gründe und Ziele des Vorschlags**

In der Verordnung (EU) 2019/631¹ sind CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge festgelegt. Sie trägt wesentlich zur Verwirklichung der im EU-Klimagesetz festgelegten Ziele bei, einschließlich der Klimaneutralität bis 2050 und des Ziels für 2030, die gesamtwirtschaftlichen CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um 55 % zu senken.

Die Automobilbranche ist mit einem Anteil von über 7 % am BIP der EU von zentraler Bedeutung für die Wirtschaft in der EU. Sie beschäftigt – direkt oder indirekt in der Fertigung, im Vertrieb, in der Wartung, in den Bereichen Konstruktion, Transport und Verkehrsdienstleistungen – etwa 13 Millionen Menschen in Europa. Die Automobilbranche durchläuft einen strukturellen Wandel mit Veränderungen durch saubere und digitale Technologien, insbesondere durch eine Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge. Die CO₂-Normen bieten Investoren entlang der Wertschöpfungskette langfristige Sicherheit und Berechenbarkeit, ermöglichen damit einen derartigen sektoralen Wandel und sehen gleichzeitig ausreichend Vorlaufzeit für einen gerechten Übergang vor.

Die Verordnung sieht vor, dass die EU-weiten jährlichen durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen in Abständen von fünf Jahren gesenkt werden. Ab dem Jahr 2025 gilt das Ziel einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 15 % gegenüber den Werten von 2021 für jedes Jahr des Zeitraums 2025–2029.

Jedes Jahr werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen für jeden Hersteller auf der Grundlage des EU-weiten Flottenziels festgelegt, um die Leistung der Hersteller bei der Erfüllung ihrer Zielvorgaben zu bewerten. Hersteller, die ihr spezifisches Emissionsziel überschreiten, zahlen für jedes neu zugelassene Fahrzeug eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung in Höhe von 95 EUR je g/km.

Im Zusammenhang mit dem Strategischen Dialog zur Zukunft der Automobilindustrie, der im 1. Quartal 2025 stattfand, und wie im Aktionsplan der Kommission für die Automobilindustrie vom 5. März 2025 angekündigt, betrifft der Vorschlag eine gezielte Änderung der Verordnung (EU) 2019/631, um den Herstellern zusätzliche Flexibilität in Bezug auf ihre Verpflichtungen zur Einhaltung einzuräumen, indem anstelle eines jährlichen nun ein dreijähriger Erfüllungszeitraum für 2025, 2026 und 2027 vorgesehen wird.

Mit der gezielten Änderung wird diese zusätzliche Flexibilität für die Hersteller eingeführt und gleichzeitig das Ambitionsniveau des Emissionsreduktionsziels beibehalten.

¹ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-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).

Um Rechtssicherheit und Berechenbarkeit zu wahren, ist es wesentlich, dass diese einmalige Flexibilität zur Einhaltung über einen dreijährigen Erfüllungszeitraum rasch und unverzüglich zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat vereinbart wird.

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

Mit diesem Vorschlag sollen keine materiellrechtlichen Vorschriften der Verordnung (EU) 2019/631 geändert werden, und die Ziele werden beibehalten. Mit dem Vorschlag wird den in der EU von der Automobilindustrie geäußerten Bedenken Rechnung getragen, indem den Herstellern zusätzliche Flexibilität eingeräumt wird, um die Ziele der Verordnung zu erreichen.

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

Mit der Verordnung über das Europäische Klimagesetz² wurde der Rahmen für die Verwirklichung der Klimaneutralität in der EU bis 2050 geschaffen. Gemäß der Verordnung müssen die Nettotreibhausgasemissionen der EU bis 2030 um mindestens 55 % (gegenüber dem Wert von 1990) gesenkt werden. Zudem muss die Kommission ein Ziel für 2040 vorschlagen. Im Einklang mit den Reduktionszielen des EU-Klimagesetzes sind in der Verordnung (EU) 2019/631 Emissionsreduktionsziele für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt.

Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen die Reduktionsziele nicht geändert und die Ambitionen der CO₂-Emissionsnormen insgesamt nicht gesenkt werden. Durch die Einführung eines einmaligen dreijährigen Erfüllungszeitraums für 2025, 2026 und 2027 anstelle einer jährlichen Bewertung wird den Fahrzeugherstellern zusätzliche Flexibilität eingeräumt, während gleichzeitig Sicherheit und Berechenbarkeit für Investoren entlang der Wertschöpfungskette gewahrt bleiben.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 192 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Gemäß 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 zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen erlassen, beginnend mit der Verordnung (EG) Nr. 443/2009³ und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011⁴.

² Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

³ Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (ABl. L 110 vom 25.4.2023, S. 5).

Drucksache 153/25

- 4 -

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Diese Initiative ist mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar. Eine Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung dieser zusätzlichen Flexibilität kann von den Mitgliedstaaten selbst nicht vorgenommen werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, da er nicht über das erforderliche Maß hinausgeht, um die Ziele der Union zur kosteneffizienten Verringerung der Treibhausgasemissionen zu verwirklichen, und gleichzeitig unter Beibehaltung der Zielvorgaben den Fahrzeugherstellern eine einmalige zusätzliche Flexibilität bei der Einhaltung einräumt.

- **Wahl des Instruments**

Mit dem Vorschlag soll die Verordnung (EU) 2019/631 nur im Hinblick auf die Gewährung zusätzlicher Flexibilität bezüglich der Erfüllungszeiträume geändert werden. Es sollte daher dieselbe Form des Rechtsakts, d. h. eine Verordnung, gewählt werden.

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

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

Für den Vorschlag ist keine Bewertung erforderlich, da er nur eine neue und vorübergehende Flexibilität für die Fahrzeughersteller bei der Erfüllung der Zielvorgaben vorsieht.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission führte im Rahmen des Strategischen Dialogs zur Zukunft der Automobilindustrie, der im 1. Quartal 2025 stattfand, intensive und umfassende Gespräche mit Herstellern und Interessenträgern aus der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Der Vorschlag wurde im Anschluss an eine interne Prüfung der bestehenden Pflichten und auf der Grundlage der Erfahrungen mit der Umsetzung der entsprechenden Rechtsvorschriften ausgearbeitet, einschließlich des jährlichen Überwachungsverfahrens bezüglich der Einhaltung der CO₂-Emissionen durch die Hersteller.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag betrifft gezielte Änderungen der Verordnung (EU) 2019/631, um den Herstellern zusätzliche Flexibilität in Bezug auf ihre Verpflichtungen zur Einhaltung einzuräumen. Das Ambitionsniveau der Ziele wird dadurch nicht geändert.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Vergleich zur derzeitigen Verordnung dürfte der Vorschlag nicht zu einem Anstieg der Verwaltungskosten führen. Die Komplexität des Rechtsrahmens wird durch den Vorschlag ebenfalls nicht erhöht.

⁴ Verordnung (EU) 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 CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union⁵ 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 bei.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Finanzbogen, in dem die Auswirkungen auf die Haushalts-, Personal- und Verwaltungsressourcen dargelegt sind, war dem Vorschlag beigelegt, 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**

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

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Mit Artikel 1 Absatz 1 wird Artikel 4 geändert, um den dreijährigen Erfüllungszeitraum festzulegen.

Mit Artikel 1 Absatz 2 wird Artikel 6 geändert, um festzulegen, dass die Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften für den Zeitraum 2025-2027 der Kommission bis Ende 2027 mitgeteilt werden sollten.

Mit Artikel 1 Absatz 3 wird Artikel 8 geändert, um die Vorschriften für die Erhebung der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung für den dreijährigen Erfüllungszeitraum 2025-2027 festzulegen.

⁵ Charta der Grundrechte der Europäischen Union (ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391).

Drucksache 153/25

- 6 -

2025/0070 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027**

(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 Sozialausschusses⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁷,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ sind die CO₂-Ziele für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt, die einen wesentlichen Bestandteil des Unionsrahmens zur Verringerung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Wert von 1990 und zur Erreichung der gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität bis 2050 bilden.
- (2) Als Reaktion auf die Forderung der Interessenträger nach zusätzlicher Flexibilität bei der Einhaltung der CO₂-Ziele für den Zeitraum 2025 bis 2027 ist es angezeigt, rasch eine Änderung anzunehmen, um für diese drei Jahre eine einmalige Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen einzuräumen und gleichzeitig die Zielvorgaben für die Verringerung der CO₂-Emissionen beizubehalten.
- (3) Im Zeitraum 2025 bis 2027 sollten die Hersteller sicherstellen, dass die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge ein Emissionsziel, berechnet als Durchschnitt ihres jährlichen spezifischen Emissionsziels über den Zeitraum hinweg, nicht überschreiten. Die Einhaltung der Ziele sollte am Ende des

⁶ ABl. C vom , S. .

⁷ ABl. C vom , S. .

⁸ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-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](http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

- Dreijahreszeitraums für jeden einzelnen Hersteller bewertet werden. Die Abgaben wegen Emissionsüberschreitung sollten dementsprechend berechnet werden.
- (4) Um die Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften an die zusätzliche Flexibilität bei der Einhaltung der Vorschriften in den Jahren 2025 bis 2027 anzupassen, sollte es möglich sein, für jedes dieser drei Jahre bis Ende 2027 derartige Vereinbarungen zu schließen.
 - (5) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Einhaltung der CO₂-Emissionen im Zeitraum 2025 bis 2027 unter Beibehaltung der Anforderungen an die CO₂-Emissionsreduktion sowohl für neue Personenkraftwagen als auch für neue leichte Nutzfahrzeuge von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen seines Umfangs und seiner Wirkung auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
 - (6) Die Verordnung (EU) 2019/631 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 4 wird folgender Absatz angefügt:

„(1a) Abweichend von Absatz 1 stellt ein Hersteller, auch wenn er Mitglied einer Emissionsgemeinschaft ist, während des die Kalenderjahre 2025 bis 2027 umfassenden Dreijahreszeitraums sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen in diesem Zeitraum sein spezifisches Emissionsziel für diesen Zeitraum nicht überschreiten.

Diese durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen werden als Durchschnitt der durchschnittlichen jährlichen spezifischen CO₂-Emissionen über den Dreijahreszeitraum 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 Dreijahreszeitraum 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 CO₂-Emissionen und das jährliche spezifische Emissionsziel die für diese Emissionsgemeinschaft relevanten Werte.“

2. In Artikel 6 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Abweichend von Unterabsatz 1 kann eine Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft für die Kalenderjahre 2025 oder 2026 bis zum 31. Dezember 2027 abgeschlossen werden.“

Drucksache 153/25

- 8 -

3. In Artikel 8 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Abweichend von Unterabsatz 1 erhebt die Kommission für die Kalenderjahre 2025 bis 2027 von jedem Hersteller, dessen durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen während dieser drei Jahre sein spezifisches Emissionsziel für den Zeitraum 2025 bis 2027 überschreiten, eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.“

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1	RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....
1.1	Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative.....
1.2	Politikbereich(e).....
1.3	Ziel(e).....
1.3.1	Allgemeine(s) Ziel(e).....
1.3.2	Einzelziel(e).....
1.3.3	Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen.....
1.3.4	Leistungsindikatoren.....
1.4	Der Vorschlag/Die Initiative betrifft.....
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.....
1.5.2	Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer 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.....
1.5.3	Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse.....
1.5.4	Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten.....
1.5.5	Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung.....
1.6	Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen.....
1.7	Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en).....
2	VERWALTUNGSMABNAHMEN.....
2.1	Überwachung und Berichterstattung.....
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.....
2.2.2	Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle.....
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).....
2.3	Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten.....

Drucksache 153/25

- 10 -

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

DE

2

DE

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 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027

1.2 Politikbereich(e)

Klimapolitik

1.3 Ziel(e)*1.3.1 Allgemeine(s) Ziel(e)*

Die CO₂-Normen bieten Investoren entlang der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie langfristige Sicherheit und Berechenbarkeit und sehen gleichzeitig ausreichend Vorlaufzeit für einen gerechten Übergang vor. Der Änderungsvorschlag zielt darauf ab, den Herstellern zusätzliche Flexibilität bei der Einhaltung der CO₂-Ziele für 2025 zu bieten, ohne das Ambitionsniveau zu ändern.

1.3.2 Einzelziel(e)

Der Vorschlag betrifft gezielte Änderungen der Verordnung über die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, um den Herstellern mehr Flexibilität zu bieten: Er sieht einen dreijährigen anstelle eines jährlichen Erfüllungszeitraums vor, nämlich für 2025, 2026 und 2027 zusammengenommen.

1.3.3 Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

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

Im Falle der Verabschiedung würde die Änderung dazu führen, dass die Einhaltung anhand des Gesamtwerts in den Jahren 2025, 2026 und 2027 bewertet wird, sodass die Automobilhersteller eine Überschreitung der Zielvorgabe in einem oder zwei dieser Jahre durch eine Übererfüllung in einem oder mehreren anderen Jahren ausgleichen können.

1.3.4 Leistungsindikatoren

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

Überwachung der Einhaltung der CO₂-Emissionen durch die Hersteller über einen Zeitraum von drei Jahren.

1.4 Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

eine neue Maßnahme

Drucksache 153/25

- 12 -

eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁹

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 Flexibilität bei der Einhaltung der CO₂-Ziele zu bieten und gleichzeitig die Gesamtziele für die CO₂-Reduktion im Zeitraum 2025-2029 beizubehalten.

1.5.2 *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer 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 Flexibilität hinsichtlich der Erfüllungszeiträume 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 Rechtsvorschriften, die während der letzten zehn Jahre eine kontinuierliche Reduktion der CO₂-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.

⁹ Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

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)¹⁰ **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 privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen

¹⁰ Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache):
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Drucksache 153/25

- 14 -

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

Keine zusätzlichen Ressourcen benötigt.

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 Flexibilität 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, sondern der Gewährung einer zusätzlichen Flexibilität für den Zeitraum 2025-2027 in Bezug auf die Einhaltung der CO₂-Emissionsziele durch die Hersteller leichter Nutzfahrzeuge. 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

Neben der Anwendung der Haushaltsordnung, um der Gefahr betrügerischer Handlungen und Unregelmäßigkeiten vorzubeugen, wird die in diesem Vorschlag vorgesehene zusätzliche Flexibilität für die Einhaltung der CO₂-Reduktionsanforderungen von einer Überwachung und Meldung verschiedener Datensätze gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 begleitet.

Drucksache 153/25

- 16 -

3 GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

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

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

- Bestehende Haushaltslinien

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

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ¹¹	von EFTA-Ländern ¹²	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ¹³	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	Finanzierungsbeiträge			
	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

¹¹ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

¹² EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

¹³ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

	[XX.YY.YY.YY]	GM/NG M	JA/NEI N	JA/NEIN	JA/NEI N	JA/NEIN
--	---------------	------------	-------------	---------	-------------	---------

Drucksache 153/25

- 18 -

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	Jahr					2021-2027 INSGESAMT
		2024	2025	2026	2027	2027	
GD <.....>							
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 ¹⁴							
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(3)					0,000
	Zahlungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT für die GD <.....>		=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT
		2024	2025	2026	2027	2027	

¹⁴ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

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

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer
---------------------------------------	--------

Operative Mittel	GD <.....>	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT
Haushaltslinie	Zahlungen					0,000
Haushaltslinie	Verpflichtungen					0,000
	Zahlungen					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ¹⁵						
Haushaltslinie						
Mittel INSGESAMT		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Verpflichtungen		= 1a+ 1b+3				0,000

¹⁵ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Drucksache 153/25

- 20 -

für die GD <...>		Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <...>								
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 ¹⁶								
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

Operative Mittel	Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	Zahlungen	Jahr		2021-2027 INSGESAMT
				2024	2027	
		(4)		0,000	0,000	0,000
		(5)		0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)		0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...>		Verpflichtungen	=4+6	0,000	0,000	0,000

¹⁶ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

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

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		7	„Verwaltungsausgaben“ ¹⁷				
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT
GD <.....>			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• 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 <.....>			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Personalausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Sonstige Verwaltungsausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁷ Der Mittelbedarf sollte auf der Grundlage der Angaben zu den Durchschnittskosten veranschlagt werden, die auf der einschlägigen BUDGpedia-Seite verfügbar sind.

GD <.....>		Jahr		Jahr		Jahr		2021-2027	
		2024	2025	2026	2027	INSGESAMT			
Operative Mittel									
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)							0,000
	Zahlungen	(2a)							0,000
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)							0,000
	Zahlungen	(2b)							0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ¹⁸									
Haushaltlinie									
Mittel INSGESAMT für die GD <....>	Verpflichtungen	(3)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

		Jahr		Jahr		Jahr		2021-2027	
		2024	2025	2026	2027	INSGESAMT			
Operative Mittel	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT									
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <....>		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁸ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

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

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)					
	„Verwaltungsausgaben“ ¹⁹	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT	
GD <.....>		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
• 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 <.....>							

¹⁹ Der Mittelbedarf sollte auf der Grundlage der Angaben zu den Durchschnittskosten veranschlagt werden, die auf der einschlägigen BUDGpedia-Seite verfügbar sind.

	2024	2025	2026	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	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mittel				

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	2024	2025	2026	2027	0,000
		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

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

3.2.2 *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden (nicht auszufüllen im Fall dezentraler Agenturen)*

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

Ziele und Ergebnisse angeben ↓ EINZELZIEL Nr. 1 ²¹ ...	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	ERGEBNISSE				INSGESAMT				
	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Bei länger andauernden Auswirkungen bitte weitere Spalten einfügen (siehe 1.6)				
					Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtkosten

²⁰ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).

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	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT
	2024	2025	2026	2027	
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 oder/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)²²

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

²² Bitte unter der Tabelle angeben, wie viele der aufgeführten VZÄ bereits der Verwaltung der Maßnahme zugeordnet sind und/oder durch Personalumschichtung innerhalb der GD dieser Aufgabe zugeteilt werden können. Den Nettobedarf beziffern.

Drucksache 153/25

- 28 -

Haushaltslinie für 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			Entfällt	
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 für die Durchführung des Vorschlags/der Initiative erforderlich, sollten etwaige Mittel unter der Rubrik 7 in der dafür vorgesehenen Zeile angegeben werden.

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

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFF 2021 -
--	------	------	------	------	---------------

	2024	2025	2026	2027	2027 INSGES AMT
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.

Entfällt

- erfordert eine Änderung des MFR.

Entfällt

3.2.7 *Finanzierungsbeteiligung Dritter*

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- sieht schätzungsweise 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

Drucksache 153/25

- 30 -

- 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 ²³			
		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.

Entfällt

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

Entfällt

4. DIGITALE ASPEKTE

Der Vorschlag enthält keine digitale Dimension.

4.1 Anforderungen von digitaler Relevanz

Mit dem Vorschlag wird eine Flexibilität eingeführt, damit die Hersteller die CO2-Emissionsziele für die Jahre 2025, 2026 und 2027 zusammen einhalten können. Dies bedeutet, dass es keine digitalen Auswirkungen oder eine Verbesserung der Umsetzung durch digitale Instrumente gibt.

4.2 Daten

Entfällt

4.3 Digitale Lösungen

Entfällt

4.4 Interoperabilitätsbewertung

Entfällt

4.5 Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Entfällt

²³ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.