

034483/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 07/07/10

**DE**

**DE**

**DE**



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 7.7.2010  
SEK(2010) 828 endgültig

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

**Begleitpapier zu dem**

**Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem  
Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren**

COM(2010)362 final  
SEC(2010)829

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

**Begleitpapier zu dem**

**Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG hinsichtlich der Vorschriften für gemäß dem  
Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Motoren**

## 1. PROBLEMSTELLUNG

Die Richtlinie über mobile Maschinen und Geräte 97/68/EG<sup>1</sup> enthält Regelungen für die Emissionen (Kohlenstoffmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC), Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) und Partikel) aus Dieselmotoren, die in mobilen Maschinen und Geräten wie Baumaschinen, land- und forstwirtschaftlichen Maschinen, Triebwagen und Lokomotiven und Binnenschiffen eingebaut sind, sowie von Motoren mit konstanter Drehzahl (in Generatorsätzen, Pumpen usw.) und kleinen Ottomotoren, die in verschiedenen Typen von Maschinen und Geräten zum Einsatz kommen (in tragbaren Geräten wie Kettensägen usw.).

Die derzeitige Stufe der Emissionsgrenzwerte, die bei der Typgenehmigung für die Mehrzahl der Dieselmotoren angewendet wird, ist die Stufe III A. Diese Stufe wird je nach Motorenleistungskategorie durch den strengeren Grenzwert der Stufe III B für solche Motoren ersetzt, die ab dem Jahr 2011 in Verkehr gebracht werden. Die erforderlichen Änderungen an Konfiguration, Größe oder Gewicht von Motoren haben einen unmittelbaren Anstoßeffekt auf die Erstausrüster (Original Equipment Manufacturers, OEM). Die Mehrzahl der technischen Lösungen, durch die Motoren die Anforderungen von Stufe III B erfüllen sollen, ist noch nicht ausgereift. Da die Neukonstruktion von Motoren und Geräten nicht zeitgleich, sondern nur nacheinander erfolgen kann, besteht weiterer Bedarf an Forschung und technologischer Entwicklung durch die Erstausrüster, um zu gewährleisten, dass mit der Stufe III B konforme Maschinen in Verkehr gebracht werden können. Neben der Neukonstruktion des Maschinengehäuses muss auch die Maschinenfertigungslinie (zusätzlicher Raum, Rohstoffbehandlung und -lagerung, Kosten usw.) angepasst werden. Für die in den Anwendungsbereich der Richtlinie über mobile Maschinen und Geräte fallenden Maschinen stellt sich die Lage wie folgt dar:

- In Bezug auf Bau- und landwirtschaftliche Maschinen müssen noch technische Lösungen für Erstausrüster gefunden werden; daher sind verstärkte Anstrengungen in F&E erforderlich.
- Erstausrüster von Triebwagen sehen sich mit weniger Schwierigkeiten konfrontiert, da sie zumeist Motoren verwenden, die bereits für den Einsatz im Straßenverkehr entwickelt wurden; Schwierigkeiten treten jedoch auf bei der Neukonstruktion der Fahrzeuge im Hinblick auf die Einpassung des Motors und des Abgasnachbehandlungssystems in den geringen zur Verfügung stehenden Raum.
- Erstausrüster von Lokomotiven haben die größten Schwierigkeiten, die Einhaltung der neuen Grenzwerte zu gewährleisten und werden am 1.1.2012 keinesfalls dazu in der Lage sein. Die Anpassung der Fahrzeuge an die Stufe III B hat noch nicht begonnen.

Die Kosten für die Einhaltung der neuen Emissionsgrenzwerte sind für die Erstausrüster beträchtlich. Seit Ende 2008 leidet der Großteil der europäischen Hersteller von mobilen Maschinen und Geräten unter der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise, die unerwartet und heftig über die Branche hereingebrochen ist. Im Verlauf des Jahres 2009 verringerte sich insbesondere der Absatz von Bau- und landwirtschaftlichen Maschinen je nach

---

<sup>1</sup> ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

Marktsegment um bis zu 60 %, und jüngsten Prognosen zufolge ist bis zum Jahresende 2010 keine Erholung zu erwarten. Auch im Bereich der Triebwagen treten Schwierigkeiten auf, jedoch scheint sich die Krise hier nicht so stark auszuwirken wie bei Bau- und landwirtschaftlichen Maschinen. Aufgrund der fallenden Absatzzahlen fehlen den Erstausrüstern die notwendigen finanziellen Mittel, um rechtzeitig Maschinen herzustellen, die die neuen Grenzwerte einhalten.

Mit dem Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie über mobile Maschinen und Geräte reagiert die Kommission auf die oben beschriebenen ungünstigen Marktverhältnisse.

## **2. SUBSIDIARITÄTSANALYSE**

Das Subsidiaritätsprinzip wird in dem Vorschlag eingehalten, da durch die Richtlinie bereits das Typgenehmigungsverfahren für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen harmonisiert wird und Mitgliedstaaten keine Einzelmaßnahmen ergreifen können.

## **3. ZIELE**

Das **allgemeine Ziel** der Änderung besteht darin, die Folgen der derzeitigen Wirtschaftskrise für die Hersteller von Motoren für bestimmte mobile Maschinen und Geräte so weit wie möglich abzumildern, um die Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung zu erhalten; gleichzeitig sollen negative Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund des späteren Ersetzens einer festgelegten Anzahl bestehender Motoren, die noch nicht die strengeren Emissionsgrenzwerte einhalten, begrenzt werden.

### **Besondere Ziele:**

Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller von mobilen Maschinen und Geräten in der EU und Abmilderung der unmittelbaren Belastungen durch die Wirtschaftskrise.

Befähigung der Industrie, die Finanzierung von F&E fortzusetzen, damit Technologie für alle Produkttypen in Stufe III B zur Verfügung steht.

Begrenzung der Emissionen aus mobilen Maschinen und Geräten durch Ersetzen alter Motoren, die weniger umweltfreundlich sind und einen höheren Kraftstoffverbrauch aufweisen, durch sauberere Motoren.

### **Operationelle Ziele:**

Einführung einer kostenwirksamen und fristgerechten Maßnahme, die es Herstellern von Motoren und Maschinen in der EU ermöglicht, ihre Wettbewerbsfähigkeit aufrechtzuerhalten, in Stufe III B weiterhin ihre Produkte zu verkaufen und auf diese Weise die unmittelbaren durch die Wirtschaftskrise entstehenden Belastungen abzumildern.

Aufrechterhaltung des Anreizes, in F&E zu investieren und sauberere Motoren zu entwickeln, mit denen die künftigen Stufen von Emissionsgrenzwerten eingehalten werden können.

Die Industrie befähigen, kurzfristige Ausgaben für F&E zu finanzieren, um Maschinen zu entwickeln, die die Stufe III B einhalten; dies soll erreicht werden, indem es den Herstellern erlaubt wird, weiterhin Einnahmen aus Verkäufen zu erzielen.

## 4. OPTIONEN

Folgende Optionen zur Lösung des festgestellten Problems wurden ermittelt:

### 4.1. Bereits durch das Flexibilitätssystem abgedeckte Bereiche

#### 4.1.1. Keine Maßnahme = Ausgangssituation

Die OEM können das in der Richtlinie vorgesehene Flexibilitätssystem nutzen. Durch die Nutzung des Flexibilitätssystems kann ein Gerätehersteller im Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Grenzwertstufen eine begrenzte Anzahl mobiler Maschinen und Geräte in Verkehr bringen, auch wenn diese mit Motoren ausgerüstet sind, die noch der vorangegangenen Stufe von Emissionsgrenzwerten entsprechen. Das Flexibilitätssystem gilt für Baumaschinen und land- und forstwirtschaftliche Maschinen mit Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren) sowie für Generatorsätze und Pumpen mit Motoren mit konstanter Drehzahl, jedoch nicht für Lokomotiven, Triebwagen und Binnenschiffe mit Dieselmotoren. Ein OEM darf entweder (1) für jede Motorenleistungskategorie eine begrenzte Anzahl von Maschinen und Geräten in Verkehr bringen, die höchstens 20 % der vom OEM jährlich verkauften Maschinen und Geräte entspricht (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe in der EU in den letzten fünf Jahren), oder aber (2) eine in der Richtlinie genannte feste Anzahl von Maschinen und Geräten in Verkehr bringen.

#### 4.1.2. *Gewährung von Darlehen für den Kauf auf Lager stehender Motoren, die während der Veräußerungsfrist hergestellt wurden.*

In der Richtlinie ist die Möglichkeit vorgesehen, dass die Industrie während des Zeitraums, in dem die Stufe III A in Kraft ist, auf dem Gebiet der EU Maschinen und Geräte herstellen und lagern darf, um die Produktion aufrechtzuerhalten und den Bedarf anderer Staaten, in denen weniger strenge Emissionsgrenzwerte als in der EU gelten, decken zu können. Nach dem Inkrafttreten von Stufe III B dürfen diese gelagerten Maschinen und Geräte während eines Zeitraums von zwei Jahren in Verkehr gebracht werden. Zweck dieser Option ist die Gewährung staatlich verbürgter Darlehen, mit denen OEM Motoren, die der Stufe III A genügen, auf Lager kaufen können.

#### 4.1.3. *Einführung eines Abwracksystems auf nationaler Ebene*

Ein Abwracksystem wäre eine als Anreiz gewährte Beihilfe für den Nutzer, damit dieser neue Maschinen oder Geräte, die mit einem Motor der Stufe III B ausgerüstet sind, kauft. Im Rahmen dieser Option würden die Eigentümer von älteren, weniger umweltfreundlichen Maschinen diese abwracken lassen. Eine nationale Behörde würde dem Eigentümer der abgewrackten Maschine einen Pauschalbetrag gewähren. Der Eigentümer könnte das Geld über ein Finanzinstitut oder das Steuersystem bei Nachweis des Kaufes einer neuen Maschine erhalten.

#### 4.1.4. *Alternative Maßnahmen im Rahmen des Flexibilitätssystems*

##### 4.1.4.1. Einführung eines gestaffelten Prozentsatzes des Flexibilitätssystems

Diese Option beinhaltet die Anwendung unterschiedlicher Flexibilitätsprozentsätze für die verschiedenen Maschinentypen je nach den auftretenden spezifischen Problemen beim

Übergang von Stufe III A zu Stufe III B sowie einen ähnlichen Ansatz in Bezug auf die Festlegung der Stückzahlen.

#### 4.1.4.2. Erhöhung des Flexibilitätsprozentsatzes auf 50 %

Diese Option beinhaltet die Erhöhung des Flexibilitätsprozentsatzes für alle derzeit vom Flexibilitätssystem abgedeckten Maschinen von 20 % auf 50 %. Die festgelegte Höchstzahl an Motoren würde entsprechend geändert werden.

#### 4.1.4.3. An Auflagen gebundene Anwendung des Flexibilitätssystems - Sanktionsmechanismus

Um die Anreize, auch weiterhin Maschinen der Stufe III B zu entwickeln, aufrechtzuerhalten, könnte ein System eingeführt werden, durch das eine zusätzliche Inanspruchnahme von Flexibilität beim Übergang von Stufe III A zu Stufe III B nach einigen Jahren eine Sanktion nach sich zöge. Damit würde für OEM der Anreiz erhalten bleiben, Maschinen mit Motoren zu entwickeln, die der Stufe III B genügen sowie nur das Mindestmaß an zusätzlicher Flexibilität in Anspruch zu nehmen, das sie benötigen, um vorübergehend der Wirtschaftskrise begegnen zu können.

#### 4.1.5. Einrichtung eines Flexibilitätshandelssystems

Es könnte ein System eingerichtet werden, nach dem Firmen, die die Flexibilität nicht voll ausschöpfen, ihre Flexibilitätsrechte an Firmen mit zusätzlichem Flexibilitätsbedarf verkaufen könnten. Diese Maßnahme würde einerseits einen Mechanismus erfordern, der den Verkauf (Genehmigungen) ermöglicht, und andererseits ein System zur Überwachung der Maßnahme. Der Preis jeder einzelnen Flexibilitätsgenehmigung würde vom Markt bestimmt werden.

## 4.2. Der derzeit vom Flexibilitätssystem ausgenommene Sektor Triebwagen

Es bieten sich die selben Optionen wie in Absatz 4.1 an, außerdem die Einführung eines Flexibilitätsprozentsatzes von 20 %.

## 5. ABSCHÄTZUNG DER FOLGEN

### 5.1. Bereits durch das Flexibilitätssystem abgedeckte Sektoren

Die Option des **Nichttätigwerdens** würde nicht zu einer Verwirklichung der Ziele führen, da in diesem Fall die Industrie in einer Lage verharren würde, in der die Hersteller keine richtlinienkonformen Maschinen mehr verkaufen könnten. Einige Firmen würden in der Folge ihre Tätigkeit aufgeben müssen, was Arbeitslosigkeit verursachen würde.

Die Option eines **Kaufs gelagerter Motoren durch OEM** bei einem Motorenhersteller, um auf diese Weise weiter Maschinen der Stufe III A verkaufen zu können, ist nicht machbar. Aufgrund der Wirtschaftskrise ist die Eigenmittelfinanzierung begrenzt, und private Finanzinstitute stellen nicht in ausreichendem Umfang Mittel zur Verfügung. Würde ein Anreiz geschaffen, mehr Motoren der Stufe III A zu produzieren, so würde dies in einer großen Menge an Motoren der Stufe III A resultieren, statt in der Entwicklung einer größeren Anzahl umweltfreundlicherer Motoren der Stufe III B.

Die Einführung eines **Abwracksystems** würde die OEM nicht in der Finanzierung von F&E zur Verfügbarmachung von Maschinen der Stufe III B unterstützen. Ob alleine die Aussicht auf Einführung eines Abwracksystems ausreichen würde, Banken dazu zu veranlassen, den OEM zusätzliche Darlehen für F&E zur Verfügung zu stellen, bleibt zweifelhaft. Ferner könnte ein in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich gehandhabtes Abwracksystem zu einer Zersplitterung des Binnenmarktes und zu einer Wettbewerbsverzerrung führen.

Die Einführung eines **Flexibilitätshandelssystems**, das Unternehmen die Möglichkeit gäbe, zusätzliche Flexibilität von jenen Unternehmen zu kaufen, die eine solche nicht benötigen, wäre ein starker Anreiz, die neuen Emissionsgrenzwerte so schnell wie möglich einzuhalten. Jedoch stünde die kurzfristige Einrichtung eines solchen Systems in keinem guten Verhältnis zu den erwarteten Ergebnissen.

Die **Einführung gestaffelter Flexibilitätsprozentsätze für die verschiedenen Maschinentypen** je nach den auftretenden spezifischen Problemen beim Übergang von Stufe III A zu Stufe III B ist nicht machbar, da es weder eine spezifische Bestandsaufnahme der einzelnen Maschinen pro Maschinentyp noch ein zweckmäßiges System zur Ermittlung der Absätze gibt.

Die Anwendung des **Flexibilitätssystems mit Sanktionsmechanismus** würde der Befürchtung entgegenwirken, dass eine Ausweitung der Flexibilität Wettbewerbsverzerrungen nach sich ziehen könnte. Derzeit stehen jedoch nicht genügend Informationen über die Konformität mobiler Maschinen und Geräte zur Verfügung, weshalb auf die zuständigen nationalen Behörden eine erhebliche Belastung zukäme, was diese Option damit in der Praxis undurchführbar macht; außerdem zögen die Vorbereitung und die Umsetzung eines solchen Mechanismus im Hinblick auf seinen Nutzen unverhältnismäßig hohe Kosten nach sich (Meldung und Überwachung).

Die Folgenabschätzung in Bezug auf die **Option einer Erhöhung des Flexibilitätsprozentsatzes auf 50 %** für alle derzeit vom Flexibilitätssystem abgedeckten Maschinen muss die Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft berücksichtigen. Die Umweltfolgen wurden auf der Grundlage der externen Kosten von berechneten Emissionen ermittelt. Die Emissionen wurden unter Berücksichtigung der Lagerbestände von Maschinen bzw. Motoren, des durchschnittlichen Einsatzes und der Lebensdauer der Maschinen berechnet. Bei der Berechnung der Folgen für die Wirtschaft wurden die verringerten Befolgungskosten, einschließlich der Kosten für Forschung und Entwicklung, die variablen Kosten der Motorherstellung, Kosten für die Umrüstung von Gerät, Kosten für Nachbehandlungseinrichtungen sowie Kraftstoffkosten berücksichtigt. Die sozioökonomischen Auswirkungen wurden von den Befolgungskosten und den spezifischen Marktsituationen abgeleitet.

Die Umweltkosten entsprechen den Kosten, die - verglichen mit dem derzeitigen 20 %-Flexibilitätssystem - durch die zusätzlichen Emissionen jener Motoren entstehen, auf die das geänderte 50 %-Flexibilitätssystem angewendet wird. Nach der angewandten Methodik, die den Nettogegenwartswert als Grundlage hat, belaufen sich die Umweltkosten bei der Anwendung des 50 %-Flexibilitätssystems - verglichen mit dem derzeitigen 20 %-Flexibilitätssystem - je nach Schadstofftyp auf folgende Werte:

Von 2008 bis 2030 entstehende Umweltkosten:

Schadstoff	50 %-Flexibilität (Mio. EUR)
------------	------------------------------

Partikel	- 200
NOx	- 350
<b>Gesamt</b>	<b>- 550</b>

Die **wirtschaftlichen Folgen** beziehen sich auf die Befolgungskosten, insbesondere auf geringere Maximalkosten für Forschung und Entwicklung; als Grundlage dienen die Zahlen von Eurostat aus dem Jahr 2005. Der Nettogegenwartswert aus eingesparten Befolgungskosten aufgrund der Anwendung der geänderten Flexibilität beläuft sich auf folgende Beträge:

Wirtschaftliche Gewinne bei Anwendung des 50 %-Flexibilitätssystems verglichen mit dem 20 %-Flexibilitätssystem (Mio. EUR):

Jahr	Stufe X		Diskontierter Gewinn
	% Gewinn bei F&E	Finanzieller Gewinn	
2010	0,1	496	458
2011	0,2	991	881
2012	0,3	1 487	1 271
2013	0,2	991	Kein Gewinn wegen Überschneidung mit nächster Stufe
Diskontierter Gesamtgewinn über den ganzen Zeitraum			2 610
Eingesparte Gesamtbefolgungskosten			2 124

## 5.2. Noch nicht durch das Flexibilitätssystem abgedeckte Bereiche (Triebwagen)

Auf der Grundlage der in Absatz 5.1 enthaltenen Bewertung der Optionen wird deutlich, dass einige dieser Optionen nicht in der Weise effizient sind, um die Ziele tatsächlich zu erreichen; sie sind daher als nicht brauchbar anzusehen. In der Folge konzentriert sich die Untersuchung daher auf die Einführung des 20 %- sowie des 50 %-Flexibilitätssystems.

Die **Folgen für die Umwelt**, die sich aus der Anwendung des Flexibilitätssystems auf Triebwagen ergeben, wurden unter der Annahme errechnet, dass alle Motoren, auf die das 20 %- oder das 50 %-Flexibilitätssystem angewendet wird, innerhalb von drei Jahren nach der Einführung von Stufe III B für Triebwagen in Verkehr gebracht werden.

Flexibilitätsprozentsatz (%)	Umweltkosten (EUR) p.a.
20 %	<b>3 400 000</b>
50 %	<b>8 500 000</b>

Die Berechnungen der **wirtschaftlichen Folgen** in Bezug auf die Befolgungskosten für Motoren, die im Rahmen des vorgeschlagenen Prozentsatzes des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht wurden, führten zu folgendem Ergebnis:

Flexibilitätsprozentsatz (%)	Nettgegenwartswert eingesparter Befolgungskosten (EUR) p.a.
20 %	<b>4 900 000</b>
50 %	<b>12 500 000</b>

## 6. VERGLEICH DER OPTIONEN

Eine Änderung des Flexibilitätssystems erzeugt sowohl negative Folgen für die Umwelt als auch einen wirtschaftlichen Gewinn hinsichtlich der eingesparten Befolgungskosten einschließlich geringerer Maximalkosten für Investitionen in F&E, da diese Kosten über einen längeren Zeitraum hinweg anfallen.

Vergleich der Optionen für bereits durch das Flexibilitätssystem abgedeckte Bereiche (Nettgegenwartswert, alle Kosten in EUR)

	FLEXIBILITÄTSPROZENTSATZ	
	20 %	50 %
Umweltkosten		550 000 000
Eingesparte Befolgungskosten		2 124 000 000

Vergleich der Optionen für Triebwagen (Nettgegenwartswert, alle Kosten in EUR)

	Entf.	FLEXIBILITÄTSPROZENTSATZ	
		20 %	50 %
Umweltkosten		10 200 000	25 500 000
Eingesparte		14 700 000	37 500 000

Befolgungskosten			
------------------	--	--	--

Zwar resultiert die Anwendung des 50 %-Flexibilitätssystems auf Triebwagen in größeren Einsparungen bei den Befolgungskosten, jedoch ist der Option mit 20 % Flexibilität für diesen Sektor der Vorzug zugeben, da Herstellern von Triebwagen zum ersten Mal die Möglichkeit gegeben wird, am Flexibilitätssystem teilzunehmen. Für Triebwagen ist eine Technologie der Stufe III B bereits verfügbar, und deren Verwendung sollte so weit wie möglich gefördert werden. In Triebwagen kommen zumeist den schweren Nutzfahrzeugen (Lkw, Busse usw.) „entliehene“ Motoren zum Einsatz, und nach Aussagen der Industrie ist es nur erforderlich, den Motor in der einen oder anderen Weise an den Fahrzeugaufbau anzupassen. Daher ist es nicht zwingend erforderlich, Motoren der Stufe III A zu verwenden, denn die mit der Stufe III B konforme Technologie ist bereits verfügbar, und ihre Verwendung sollte gefördert werden. Es wird erwartet, dass das vorgeschlagene 20 %-Flexibilitätssystem als Obergrenze für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe III A dienen wird, da es auf dem Markt eine große Anzahl von Triebwagenbetreibern gibt; diese erhalten jedoch zugleich die Möglichkeit, ihre Geschäftstätigkeit fortzusetzen, so dass sie den Abschluss der Entwicklung von Motoren der Stufe III B finanzieren können.

Aus den oben dargelegten Gründen wird der Option einer Erhöhung der Flexibilität um 50 % für jene Bereiche, die jetzt bereits unter das Flexibilitätssystem fallen, und der entsprechenden Anpassung der Gesamtzahl der inverkehrzubringenden Motoren im Rahmen des Systems der Vorzug gegeben.

Ferner wird die Option einer Aufnahme von Triebwagen in das 20 %-Flexibilitätssystem als die beste Option angesehen. Mit diesen Optionen wird ein zweckmäßiges Gleichgewicht hergestellt zwischen der Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweiges während der Krise aufrechtzuerhalten, und die Auswirkungen auf die Umwelt abzumildern, ohne die durch die Richtlinie verfolgten übergeordneten Ziele in Bezug auf die Verringerung der Emissionsgrenzwerte für Schadstoffe aus mobilen Maschinen und Geräten ändern zu müssen.

## **7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG**

Für die Folgenabschätzung in Bezug auf das erweiterte Flexibilitätssystem nach seiner Einführung und seinem Abschluss werden jene Informationen als Grundlage dienen, die von der Industrie und den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 und Anhang XIII der Richtlinie bereitgestellt werden.