



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

**Straßburg, den 29. April 2026
(OR. en)**

**2023/0266(COD)
LEX 2512**

PE-CONS 22/26

**TRANS 215
CLIMA 190
CODEC 651**

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
ÜBER DIE ERFASSUNG DER TREIBHAUGASEMISSIONEN
VON VERKEHRSDIENSTEN**

VERORDNUNG (EU) 2026/...
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 29. April 2026

über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

(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 91 Absatz 1 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren³,

¹ ABl. C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

² ABl. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10.4.2024 (ABl. C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 26. Februar 2026 [(ABl. ...)/(noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)]. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... [(ABl. ...)/(noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Für einen kontinuierlichen Übergang zur Klimaneutralität bis spätestens 2050 ist es erforderlich, die Bemühungen um mehr Nachhaltigkeit und Effizienz im Verkehrssystem der Union zu unterstützen, wobei gebührend zu berücksichtigen ist, dass ein gerechter und inklusiver Übergang sichergestellt, stetiges Wachstum erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt werden müssen.

- (2) Um die Daten über die Treibhausgasemissionen bestimmter Tätigkeiten von öffentlichen Stellen, Unternehmen und Verbrauchern zu quantifizieren, erfolgt in verschiedenen Wirtschaftssektoren, auch im Verkehrssektor, eine Erfassung der Treibhausgasemissionen. Bessere Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten sind ein mächtiges Instrument, um die richtigen Anreize für nachhaltigere Entscheidungen der Verkehrsnutzer zu schaffen, geschäftliche Entscheidungen der Verkehrsunternehmen, der Veranstalter von Verkehrsdiensten und der Betreiber von Verkehrsknotenpunkten zu beeinflussen sowie die Treibhausgasemissionen von Rechtsträgern, die öffentliche Aufträge ausführen, zu senken. Vergleichbare und zuverlässige Treibhausgasemissionsdaten sind die Grundvoraussetzung für die Schaffung der genannten Anreize und damit für die Schaffung von Anreizen für Verhaltensänderungen bei öffentlichen Stellen, Unternehmen und Verbraucher, um zu den Zielen der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ für den Verkehrssektor sowie der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates („Europäisches Klimagesetz“)⁴ beizutragen. Die vorliegende Verordnung stellt zusammen mit anderen Rechtsakten oder Initiativen der Union, einschließlich der Richtlinie (EU) 2024/825 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵, eine der von der Union ergriffenen Maßnahmen für einen grünen Wandel dar.

⁴ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁵ Richtlinie (EU) 2024/825 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Februar 2024 zur Änderung der Richtlinien 2005/29/EG und 2011/83/EU hinsichtlich der Stärkung der Verbraucher für den ökologischen Wandel durch besseren Schutz gegen unlautere Praktiken und durch bessere Informationen (ABl. L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Trotz des wachsenden Interesses der Akteure im Verkehrssektor werden die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nach wie vor nur in begrenztem Umfang erfasst. In den meisten Fällen erhalten die Verkehrsnutzer keine genauen Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten, und die Verkehrsunternehmen, die Veranstalter von Verkehrsdiensten und die Betreiber von Verkehrsknotenpunkten berechnen ihre Emissionen nicht und legen sie nicht offen. Insbesondere bei Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die die überwiegende Mehrheit der Unternehmen ausmachen, die auf dem Binnenmarkt Verkehrsdienste anbieten, erfolgt die Erfassung von Treibhausgasemissionen in einem unverhältnismäßig geringem Umfang. Tatsächlich sind KMU mit einem unverhältnismäßig höheren finanziellen und administrativen Aufwand konfrontiert, wenn sie sich dazu entscheiden, die Treibhausgasemissionen ihrer Verkehrsdienste zu berechnen.
- (4) Die Kommission stellt in ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ eine Vision für die Zukunft des Verkehrssystems in der Union vor und legt eine politische Agenda fest, um die künftigen Herausforderungen des Verkehrssektors zu bewältigen, insbesondere die Notwendigkeit, die Mobilität aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln und die Treibhausgasemissionen von Verkehr und Logistik erheblich zu verringern.

- (5) Die Kommission verweist in ihrer Mitteilung vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ auf Anreize, die in allen Verkehrsträgern und auch verkehrsträgerübergreifend zur Wahl der nachhaltigsten Verkehrsmittel führen sollen. Diese Anreize umfassen die Schaffung eines europäischen Rahmens für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen auf der Grundlage weltweit anerkannter Normen, der dann dazu dienen könnte, Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung des CO₂-Fußabdrucks der von ihnen gewählten Verkehrsmittel zu liefern und die Nachfrage von Endnutzern und Verbrauchern nach nachhaltigeren Beförderungs- und Mobilitätslösungen zu erhöhen und gleichzeitig Grünfärberei („Greenwashing“) zu vermeiden.
- (6) Treibhausgase im Bereich Verkehr und Logistik werden während des Fahrzeugbetriebs, beim Betrieb von Verkehrs- und Logistikknotenpunkten, bei der Herstellung der jeweiligen Energieträger, bei der Herstellung eines Fahrzeugs und am Ende von dessen Lebensdauer sowie beim Bau und der Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur freigesetzt.

- (7) Die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Güter- und Personenverkehrsdiensten ist daher angemessen, um vergleichbare Zahlen zu den Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten zu erhalten und irreführende Informationen über deren Emissionsleistung zu vermeiden, die sich dadurch ergeben, dass zwischen verschiedenen Emissionsberechnungsmethoden und Eingabedaten gewählt werden kann. Mit solchen harmonisierten Vorschriften sollte für gleiche Wettbewerbsbedingungen für Rechtsträger der Union in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Rechtsträger aus Drittländern in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte sowie für Verkehrsträger, Verkehrssegmente und die nationalen Verkehrsnetze der Union gesorgt werden. Die Festlegung harmonisierter Vorschriften sollte auch dazu beitragen, Anreize für Verhaltensänderungen bei öffentlichen Stellen, Unternehmen und Verbrauchern zu schaffen, um die Treibhausgasemissionen aus Verkehrsdiensten durch die Einführung und Nutzung vergleichbarer und zuverlässiger Treibhausgasemissionsdaten zu verringern.
- (8) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen für die Berechnung und Offenlegung von Treibhausgasemissionen auf vertraglicher oder freiwilliger Basis zu kommerziellen Zwecken, oder wenn diese Berechnung und Offenlegung nach dem anwendbaren Unionsrecht oder nationalen Recht vorgeschrieben ist, zur Verfügung gestellt werden. Durch diesen Referenzrahmen sollten den Behörden und der Industrie etwaige weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren, ermöglicht werden.

- (9) Trotz der Vorteile, die sich aus der erhöhten Transparenz in Bezug auf die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten ergeben, wäre die verbindliche Anwendung dieser Verordnung auf alle Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknote, die auf dem Binnenmarkt Verkehrsdienste anbieten, unverhältnismäßig und würde zu übermäßigen Kosten und Belastungen führen. Daher sollte diese Verordnung nur für die Rechtsträger gelten, die sich dafür entscheiden oder aufgrund anderer einschlägiger gesetzlicher und nichtgesetzlicher Regelungen dazu verpflichtet sind, die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Gebiet der Union zu berechnen und Informationen darüber offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. Um sicherzustellen, dass alle einschlägigen Verkehrsdienste erfasst werden, und im Interesse gleicher Wettbewerbsbedingungen für Rechtsträger der Union in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Rechtsträger aus Drittländern in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte sollte diese Verordnung in der Tat für Verkehrsdienste gelten, deren Ausgangs- und deren Endpunkt zwar außerhalb des Gebiets der Union liegen, die jedoch in der Union halten, um Fahr- und Fluggäste zu- oder aussteigen zu lassen oder Fracht ein- oder abzuladen.

- (10) Diese Verordnung sollte für Rechtsträger gelten, die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten berechnen und offenlegen, insbesondere Verkehrsunternehmen, Veranstalter von Verkehrsdiensten und Betreiber von Verkehrsknotenpunkten, sowie für Verlader – eine besondere Kategorie von Verkehrsnutzern, die Verkehrsdienste damit beauftragen, ihre Ladung zu oder von bestimmten Orten zu befördern und die je nach Situation auch die Rolle eines Verkehrsunternehmens, eines Veranstalters von Verkehrsdiensten oder eines Datenmittlers übernehmen könnten. Die Entwickler externer Berechnungsinstrumente, die Entwickler von Datenbanken Dritter sowie Konformitätsbewertungsstellen, die Unterstützungsdienste für die Berechnung oder Überprüfung von Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten erbringen, sollten bestimmten Vorschriften im Hinblick auf die Zertifizierung externer Berechnungsinstrumente, die technische Qualitätsprüfung der Standardwerte für Treibhausgasemissionsintensitäten beziehungsweise für Prüftätigkeiten und Akkreditierungsverfahren unterliegen. Diese Verordnung sollte auch für diejenigen Datenmittler gelten, die die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten berechnen und Informationen darüber offenlegen. Wenn Datenmittler lediglich Ausgabedaten von Treibhausgasemissionen erhalten oder kombinieren und diese Ausgabedaten anschließend offenlegen, sollten sie nur den einschlägigen Vorschriften über die Übermittlung und Transparenz der offengelegten Treibhausgasemissionsdaten unterliegen, damit die Vergleichbarkeit dieser Ausgabedaten auf dem Markt gewährleistet ist.

- (11) Die Berechnung und Offenlegung von Treibhausgasemissionen im Rahmen dieser Verordnung sollte auf der Ebene der Verkehrsdienste aufgeschlüsselt durchgeführt werden, gemäß der in dieser Verordnung genannten Methodik zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten. Infolgedessen sollte diese Verordnung nicht gelten, wenn die Berechnung und Offenlegung von Treibhausgasemissionen in aggregierter Form erfolgt. Dazu gehören Situationen, in denen sich die verpflichtende Offenlegung umweltbezogener Informationen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung und die Erstellung von Umweltgesamtrechnungen für statistische Zwecke aus anderen Unionsrechtsakten ableitet, etwa aus der Verordnung (EU) Nr. 691/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ und der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷. Umgekehrt sollte es möglich sein, auf der Grundlage dieser Verordnung erlangte Informationen zu nutzen, um zur Erstellung konsolidierter Emissionsberichte beizutragen, die nach anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union erforderlich sind, sofern die jeweiligen Methoden und erhobenen Daten hinreichend kompatibel sind.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 691/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2011 über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen (ABl. L 192 vom 22.7.2011, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

⁷ Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 und der Richtlinien 2004/109/EG, 2006/43/EG und 2013/34/EU hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (ABl. L 322 vom 16.12.2022, S. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (12) Eine geeignete Methodik zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten ist einer der Schlüsselaspekte des in dieser Verordnung festgelegten harmonisierten Unionsrahmens. Die Methodik sollte mit einem einheitlichen Satz methodischer Schritte dafür sorgen, dass die über eine Verkehrskette hinweg durchgeführten Emissionsberechnungen vergleichbare und genaue Treibhausgasemissionsdaten ergeben. Die Methodik sollte außerdem den Erfordernissen des Verkehrsmarkts angemessen Rechnung tragen, um – insbesondere für KMU – unnötige Komplexität, übermäßige Belastungen und Kosten zu vermeiden, und sollte für die Akteure durchführbar sein.
- (13) Die vom Europäischen Komitee für Normung im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 „Treibhausgase – Quantifizierung und Berichterstattung über Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen“ (im Folgenden „EN ISO-Norm“) und die Umsetzung der EN ISO-Norm sollten die gemeinsame Methodik für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung sein. Durch die Förderung ihrer Anwendung in der Union wird die internationale Kompatibilität der Erfassung von Treibhausgasemissionen gefördert und eine weitere globale Angleichung der angewandten Methodik erleichtert. Die Analyse der Kommission hat gezeigt, dass die EN ISO-Norm die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung, einschließlich einer stärkeren Marktakzeptanz und Vergleichbarkeit der Treibhausgasemissionsdaten, relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die Berechnung der Treibhausgasemissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl der Fahrzeugnutzung als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden.

- (14) Die Kommission ist entschlossen, in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Komitee für Normung und den nationalen Normungsgremien der Mitgliedstaaten den uneingeschränkten Zugang zu dieser Verordnung sicherzustellen.
- (15) Im Allgemeinen werden zu Lebenszyklusemissionen gemäß der Empfehlung (EU) 2021/2279 der Kommission⁸ entlang ihres Lebenswegs „Well-to-Wheel“-Treibhausgasemissionen und die Emissionen aus der Herstellung, Wartung und Entsorgung von Fahrzeugen sowie gegebenenfalls die Emissionen der Verkehrsinfrastruktur gerechnet. Eine Lebenszyklusbewertung kann jedoch zu hohen Umsetzungskosten führen und Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte hoher Komplexität bei der Erfassung aussetzen, insbesondere in Bezug auf Emissionen aus der Verkehrsinfrastruktur. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und des Anwendungsbereichs sollte in dieser Verordnung die Nutzung einer Lebenszyklusbewertung nicht ohne eine von der Kommission durchgeführte Bewertung vorgeschrieben werden. Ferner sollten, damit für die Zwecke dieser Verordnung weiterhin auf weltweit anerkannte Normen Bezug genommen wird, die im Rahmen der Internationalen Organisation für Normung erzielten Fortschritte als Teil dieser Bewertung in der Evaluierung der vorliegenden Verordnung durch die Kommission gemeldet werden.

⁸ Empfehlung (EU) 2021/2279 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Anwendung der Methoden für die Berechnung des Umweltaußenabdrucks zur Messung und Offenlegung der Umweltleistung von Produkten und Organisationen (ABl. L 471 vom 30.12.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (16) Um zu vermeiden, dass es auf dem Markt bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, insbesondere im Zusammenhang mit internationalen Verkehrsketten, zu Unstimmigkeiten kommt, sollte darauf geachtet werden, dass nicht von den methodischen Entscheidungen der EN ISO-Norm abgewichen wird. Jedoch sollte die Kommission bewerten, ob die EN ISO-Norm gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik, einschließlich künftiger Rechtsvorschriften, angepasst werden muss. Führt die Bewertung der Kommission zu dem Schluss, dass durch eine Änderung der Norm oder eines Bestandteils der Norm ein offensichtliches Risiko der Unvereinbarkeit mit den Zielen der vorliegenden Verordnung und anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union, insbesondere mit der Verordnung (EU) 2021/1119, entsteht, so sollte die Kommission die erforderlichen delegierten Rechtsakte erlassen, um die Anwendung dieser Änderung zu untersagen. Falls diese Bewertung ergibt, dass eine Änderung der Norm oder einer ihrer Bestandteile zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen zwischen dieser Norm und den Zielen dieser Verordnung oder anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union führen könnte, sollte die Kommission die erforderlichen Durchführungsrechtsakte erlassen können, um das Europäische Komitee für Normung zu ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten.
- (17) Um zu vermeiden, dass auf dem Markt ungenaue Informationen zirkulieren, kann es erforderlich sein, die gemeinsame Methodik in Bezug auf die für Treibhausgasemissionen relevanten Parameter und Annahmen, die vor Erbringung eines Dienstes zur Berechnung der Treibhausgasemissionen verwendet werden, zu präzisieren. Gleiches gilt für andere relevante technische Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Treibhausgasemissionen oder der Aggregation von Datenelementen, wenn die Verwendung dieser Parameter in der gemeinsamen Methodik nicht ausdrücklich klargestellt wird.

- (18) Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten können verschiedene Arten von Eingabedaten, unter anderem Primär- und Sekundärdaten, verwendet werden. Die Verwendung von Primärdaten führt zu den zuverlässigsten und genauesten Ergebnissen und sollte daher Vorrang haben, um sicherzustellen, dass diese Primärdaten nach und nach Eingang in die Berechnungsverfahren für Treibhausgasemissionen finden. An Primärdaten zu gelangen, könnte für bestimmte Interessenträger, insbesondere KMU, unmöglich oder mit übermäßigen Kosten verbunden sein. Daher sollte die Verwendung von Sekundärdaten unter klaren Bedingungen erlaubt sein. Im Interesse einer genaueren Erfassung der Treibhausgasemissionen sollte ein Mitgliedstaat jedoch vorsehen können, dass die Verwendung von Primärdaten für Beförderungsvorgänge in seinem Hoheitsgebiet durch Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte, deren Beschäftigtenzahl einen bestimmten im nationalen Recht festgelegten Schwellenwert überschreitet, vorgeschrieben ist, wenn der Verkehrsdienst in seinem Hoheitsgebiet beginnt und endet. Um internationale Verkehrsdienste und die Entwicklung von KMU nicht zu behindern, sollten Mitgliedstaaten eine solche Anforderung nicht auf grenzüberschreitende Beförderungsvorgänge, einschließlich auf Beförderungsvorgänge bei der Durchbeförderung durch ihr Hoheitsgebiet, oder auf KMU anwenden.
- (19) Unbeschadet der Vorschriften über staatliche Beihilfen sollten die Mitgliedstaaten administrative, finanzielle oder operative Anreize schaffen können, um die Nutzung von Primärdaten zu fördern.

- (20) Für Sekundärdaten können die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes anhand von Standardwerten oder modellierten Daten berechnet werden. Standardwerte sollten festgelegt und modellierte Daten sollten auf neutrale und objektive Weise auf der Grundlage vertrauenswürdiger Quellen und geeigneter Parameter entwickelt und aktualisiert werden. Datenbanken sollten keine Standardwerte enthalten, die zu einer strukturellen Unterbewertung der resultierenden Treibhausgasemissionen im Vergleich zu bekannten realen Werten vergleichbarer Dienste führen. In solchen Fällen sollten Datenbanken Dritter nach der technischen Qualitätsprüfung keine positive Bewertung erhalten.
- (21) Es sollte eine Unionsbasisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten (im Folgenden „Unionsbasisdatenbank“) eingerichtet werden, um die Vergleichbarkeit der bei der Anwendung dieser Verordnung erzielten Treibhausgasemissionsdaten zu verbessern. Diese Unionsbasisdatenbank sollte eine ausreichende Granularität aufweisen und die sektorspezifischen, regionalen und nationalen Besonderheiten in der gesamten Union widerspiegeln sowie gesonderte Tabellen für jeden Verkehrsträger enthalten. Die Kommission sollte dafür sorgen, dass die Unionsbasisdatenbank regelmäßig aktualisiert wird, und jährlich oder häufiger bewerten, ob Aktualisierungen erforderlich sind. Die Seeverkehrsdaten sollten aus der Datenbank „THETIS-MRV“ abgeleitet und gegebenenfalls mittels anderer Informationsquellen, etwa der „FuelEU-Datenbank“, ergänzt werden. Angesichts der sektorspezifischen, regionalen und nationalen Besonderheiten dieser Standardwerte in der gesamten Union sollten jedoch auch andere einschlägige Datenbanken und Datensätze, die von Dritten betrieben werden, zulässig sein, unter der Bedingung, dass sie einer technischen Qualitätsprüfung auf Unionsebene unterzogen werden.

- (22) Bei der Festlegung der Treibhausgasemissionsintensität eines Verkehrsdienstes sind Treibhausgasemissionsfaktoren für Verkehrsenergieträger erforderlich, um zu Schätzwerten für die Treibhausgasemissionen zu gelangen, die die nach dem Well-to-Wheel-Ansatz verbrauchte Energiemenge widerspiegeln. Um die Vergleichbarkeit und Qualität der Eingabedaten zu gewährleisten, sollte daher eine zentrale Unionsdatenbank mit Standardwerten für Treibhausgasemissionsfaktoren (im Folgenden „zentrale Unionsdatenbank“) von Verkehrsenergieträgern eingerichtet werden.
- (23) Bei der Quantifizierung der Emissionen im Zusammenhang mit dem Stromverbrauch auf der Grundlage aktueller und genauer Werte für die Emissionsintensität für jeden Mitgliedstaat sollte ein standortbezogener Ansatz gefördert werden, der darauf beruht, dass für die einzelnen Mitgliedstaaten aktuelle und genaue Werte für die Emissionsintensität sichergestellt werden. Wenn er angemessen und ausreichend entwickelt ist, könnte ein marktbasierter Ansatz angewandt werden, sofern die Bedingungen gemäß Anhang J der EN ISO-Norm erfüllt sind.
- (24) Die Unionsbasisdatenbank und die zentrale Unionsdatenbank sollten – sofern verfügbar und angemessen – durch die Union oder im Interesse der Union auf internationaler Ebene vereinbarte Standardwerte enthalten. Angesichts der sektorspezifischen, regionalen und nationalen Besonderheiten in der gesamten Union sollten die Unionsbasisdatenbank und die zentrale Unionsdatenbank die Fahrzeugtypen und Verkehrsenergieträger widerspiegeln, die in der Union, in mehreren oder in allen Mitgliedstaaten typischerweise verwendet werden. Die Unionsbasisdatenbank und die zentrale Unionsdatenbank sollten außerdem die einzigartigen Merkmale der verschiedenen Mitgliedstaaten widerspiegeln.

- (25) Die Entwicklung und Pflege der Unionsbasisdatenbank und der zentralen Unionsdatenbank sowie die technische Qualitätsprüfung von Datenbanken und Datensätzen, die von Dritten betrieben werden, sollten einer auf Unionsebene tätigen neutralen zuständigen Stelle obliegen. Aufgrund ihres Zuständigkeitsbereichs ist die Europäische Umweltagentur am besten in der Lage, die erforderliche fachliche Unterstützung für die ordnungsgemäße Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung zu leisten. Erforderlichenfalls sollte zu den entsprechenden Arbeiten gehören, sich gemäß dem Unionsrecht auf Beiträge anderer sektoraler Unionsstellen zu stützen und von diesen unterstützt zu werden. Erforderlichenfalls sollten die Mitgliedstaaten der Kommission zusätzliche und freiwillige Angaben zur Verfügung stellen können.
- (26) Modellerte Daten sollten verwendet werden können, wenn sie auf einem Modell beruhen, das gemäß der gemeinsamen Methodik und gegebenenfalls anderen Bestimmungen über die Verwendung von Sekundärdaten und Berechnungsinstrumenten gemäß dieser Verordnung erstellt wurde.

(27) Nach der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ und der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ müssen die Treibhausgasemissionen von Schiffen beziehungsweise Luftfahrzeugen erfasst, gemessen, berechnet und jährlich übermittelt werden. Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Richtlinie 2003/87/EG ergänzen bis zu einem gewissen Grad die vorliegende Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Erzeugung von Daten über den Kraft- beziehungsweise Brennstoffverbrauch, die als Input für die Quantifizierung der Emissionen von Verkehrsdiensten – je nach der zurückgelegten Entfernung oder der insgesamt beförderten Ladung – dienen. Es sollten auch Eingabedaten zu den von Verkehrsdiensten verursachten Treibhausgasemissionen, die sich aus der Umsetzung anderer Rechtsrahmen, zum Beispiel den Verordnungen (EU) 2019/631¹¹,

⁹ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

¹⁰ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

(EU) 2019/1242¹², (EU) 2023/1805¹³ oder (EU) 2023/2405¹⁴ des Europäischen Parlaments und des Rates, ergeben, genutzt werden können. Da in allen einschlägigen Rechtsakten der Union im Verkehrsbereich auf eine gemeinsame Norm Bezug genommen werden sollte, sollte die Kommission bestrebt sein, die Vereinbarkeit und Kohärenz der vorliegenden Verordnung mit bestehenden Rechtsakten der Union und künftigen Initiativen sicherzustellen. Insbesondere sollte die Kommission bei künftigen Initiativen und in allen Vorschriften des abgeleiteten Rechts bestrebt sein, vorzuschreiben, dass jede aufgeschlüsselte Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten auf der Grundlage der gemeinsamen Methodik der vorliegenden Verordnung erfolgen muss.

- (28) Um genaue Datenerhebung, anschließende Berechnungen und die Nutzung von Primärdaten durch KMU zu erleichtern, sollte im Rahmen jedes künftigen Gesetzgebungsvorschlags im Zusammenhang mit dem Zugang zu Fahrzeugdaten die Bereitstellung des Zugangs zu fahrzeuginternen Daten in Betracht gezogen werden.

¹² Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und Des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234, 22.9.2023, S. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

¹⁴ Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (ABl. L, 2023/2405 vom 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) Um die Durchführung dieser Verordnung zu erleichtern und die Komplexität der Berechnungen zu begrenzen und dabei den administrativen und finanziellen Aufwand zu verringern, sollte die Kommission ein vereinfachtes, kostenloses, öffentlich zugängliches und leicht zu nutzendes Online-Berechnungsinstrument bereitstellen, das speziell für Kleinstverkehrsunternehmen sowie kleine und mittlere Verkehrsunternehmen gestaltet ist. Das Berechnungsinstrument sollte gemäß der in dieser Verordnung festgelegten gemeinsamen Methodik entwickelt werden, sodass durch seine Nutzung die Richtigkeit der durchgeführten Berechnung gewährleistet ist. Es sollte Berechnungen auf der Grundlage von Primärdaten erleichtern und die Verwendung einschlägiger Sekundärdaten, einschließlich Treibhausgasemissionsfaktoren und, soweit verfügbar, Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten, die aus den gemäß dieser Verordnung anerkannten Datenbanken abgeleitet sind, erleichtern. Zusammen mit dem Instrument sollte ein Handbuch zur Unterstützung bei der Durchführung dieser Verordnung bereitgestellt werden, in dem die Funktionsweise des Berechnungsinstruments erläutert wird. Das Berechnungsinstrument sollte regelmäßig aktualisiert werden. Das Instrument sollte dazu dienen, die Datenlücke in der Informationskette zu schließen, die einheitliche Erfassung von Treibhausgasemissionen bei den typischsten Verkehrsdiensten zu fördern, die Transparenz und Vergleichbarkeit der Daten zu verbessern und einen Beitrag zur Sensibilisierung und zur Schaffung von Anreizen für die Anwendung der Berechnung von Treibhausgasemissionen gemäß dieser Verordnung zu leisten.
- (30) Für die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen sollten gemeinsame Messgrößen festgelegt werden, die die Vergleichbarkeit dieser Daten gewährleisten und ein wirksames Benchmarking verschiedener Verkehrsdienste ermöglichen. Gemeinsame Messgrößen sollten auch dem Datenanbieter eine klare Kommunikation und dem Datenempfänger ein genaues Verständnis dieser Kommunikation ermöglichen.

- (31) Alle aufgeschlüsselten Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, die für gewerbliche oder regulatorische Zwecke gemäß dieser Verordnung an Dritte weitergegeben werden, sollten stets deutlich erkennbar Ausgabedaten enthalten, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Vorschriften für die Berechnung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erstellt wurden. Gegebenenfalls können zusätzliche Datenelemente hinzugefügt werden, die anderen als den in dieser Verordnung festgelegten Zwecken dienen.
- (32) Die Offenlegung von Informationen über Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes ist von entscheidender Bedeutung, um öffentlichen Stellen, Unternehmen und Verbrauchern eine Grundlage für eine fundierte Entscheidungsfindung zu geben, und sie beeinflusst die Vergabe öffentlicher Aufträge durch Behörden sowie die geschäftlichen Entscheidungen von Rechtsträgern in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte, die diese Verkehrsdienste auf dem Markt erbringen und veranstalten. Daher sollten Informationen über Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit einem bestimmten Verkehrsdienst, wann immer möglich, vor der Erbringung des Verkehrsdienstes offengelegt werden. Es sollte jedoch möglich sein, Informationen über Treibhausgasemissionen nach der Erbringung des Verkehrsdienstes offenzulegen, vor allem wenn die Kommunikation zwischen Unternehmen ein höheres Maß an Detailliertheit der Informationen erfordert, insbesondere im Zusammenhang mit Logistikketten und Vertragsverhältnissen mit Unterauftragnehmern, oder zum Zweck der Nutzung von Primärdaten.

- (33) Um die Konformität mit in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen nachzuweisen, sollten die Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler, die Ausgabedaten über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes berechnen und offenlegen, Belege über die jeweiligen Ausgabedaten vorlegen können. Diese Belege sollten gemäß den in der EN ISO-Norm festgelegten Vorschriften für die Berichterstattung auf der Ebene der Verkehrsdienste vorgelegt werden und auf Ersuchen einer zuständigen Behörde, etwa eines Gerichts, oder, wenn dies im Rahmen gesonderter rechtlicher oder vertraglicher Verpflichtungen, vorgeschrieben ist, anderer Dritter zur Verfügung stehen.
- (34) Sofern keine gesonderten Vereinbarungen gelten, sollte ein Datenmittler, der von Rechtsträgern in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte oder anderen relevanten natürlichen oder juristischen Personen Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt und diese auf dem Markt offenlegt, nicht haftbar gemacht werden, wenn diese Informationen gegen eine der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen in Bezug auf die Berechnung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sowie die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten verstoßen. Der Datenmittler sollte jedoch bemüht sein, die Weitergabe ungenauer oder falscher Informationen zu vermeiden, und er sollte die in dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften in Bezug auf die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen sowie in Bezug auf die Kommunikation und die Transparenz einhalten. Darüber hinaus sollte der Datenmittler die Quelle dieser Informationen angeben, um die Identifizierung des betreffenden Informationsanbieters zu ermöglichen.

- (35) Externe Berechnungsinstrumente, die von Dritten auf dem Markt für die breitere gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch größere Gruppen von Interessenträgern unterstützen. Externe Berechnungsinstrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Methodik und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten.

- (36) Ein ordnungsgemäß konzipiertes System zur Überprüfung der Konformität der auf dem Markt offengelegten Treibhausgasemissionsausgabedaten und der zugrunde liegenden Berechnungsverfahren mit den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen dürfte das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Genauigkeit dieser Daten erheblich stärken. Insbesondere sollten darin detaillierte Bedingungen für die Überprüfung, unabhängig davon, ob es um einen einmaligen oder regelmäßigen Verkehrsdienst geht, einschließlich der angemessenen Häufigkeit der Kontrollen, und Verfahrensregelungen festgelegt werden, wobei der Art und dem Umfang der betreffenden Verkehrsdienste und dem Erfordernis, unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, Rechnung zu tragen ist. Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler, die die Konformitätsbewertung erfolgreich durchlaufen haben, sollten Anspruch auf einen Konformitätsnachweis haben, der in der gesamten Union anerkannt wird. Wurden Primärdaten verwendet, sollte dies im Konformitätsnachweis ausdrücklich erwähnt werden, vor allem um Anreize dafür zu schaffen, dass alle von dieser Verordnung betroffenen Rechtsträger Primärdaten erheben und verwenden. Die Überprüfung der Ausgabedaten sollte die Vergleichbarkeit dieser Ausgabedaten umfassen, einschließlich in Bezug auf die Berechnung der Entfernung, bei der Abweichungen von der Großkreisentfernung und der kürzesten möglichen Entfernung auf ihre Vereinbarkeit mit der EN ISO-Norm überprüft werden sollten.

- (37) Der mit der Überprüfung verbundene Verwaltungsaufwand könnte für kleinere Unternehmen unverhältnismäßig hoch sein und sollte daher vermieden werden. Zu diesem Zweck sollten KMU von den Anforderungen im Zusammenhang mit der Überprüfung ausgenommen werden, es sei denn, diese KMU möchten einen Konformitätsnachweis erlangen. Darüber hinaus sollten große Unternehmen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigen, wenn sie erwägen, von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere KMU, eine Überprüfung der Konformität zu verlangen.

- (38) Vorschriften über die Anforderungen an die Emissionsprüfung sind bereits in Rechtsakten der Union im Verkehrssektor festgelegt, insbesondere in den Verordnungen (EU) 2015/757 und (EU) 2023/1805 für den Seeverkehr und in der Richtlinie 2003/87/EG für den Luftverkehr. Um den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollten gemäß den genannten Rechtsakten akkreditierte Prüfstellen als gemäß der vorliegenden Verordnung für die Durchführung von Überprüfungstätigkeiten in dem jeweiligen Sektor, in dem sie tätig sind, akkreditiert gelten, vorausgesetzt, sie informieren die benannten nationalen Behörden über ihre Absicht, solche Tätigkeiten auch im Rahmen der vorliegenden Verordnung durchzuführen. Bei den Konformitätsbewertungsstellen sollte es sich um unabhängige qualifizierte Rechtsträger handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ akkreditiert sind. Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 über die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen gilt horizontal, einschließlich für gemäß den Verordnungen (EU) 2015/757 und (EU) 2023/1805 und der Richtlinie 2003/87/EG akkreditierte Prüfstellen und für gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen. Die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 erfasst auch Situationen, in denen nationale Akkreditierungsstellen befugt sind, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, wenn eine Konformitätsbewertungsstelle nicht mehr für die Durchführung einer bestimmten Konformitätsbewertungstätigkeit zuständig ist oder in schwerwiegender Weise gegen ihre Verpflichtungen verstoßen hat.

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) Wurden aufgeschlüsselte Ausgabedaten zu Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten bereits gemäß spezifischen Vorschriften geprüft, die in anderen Rechtsakten der Union festgelegt sind, einschließlich – für den Seeverkehr – der Verordnung (EU) 2015/757 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte oder der Verordnung (EU) 2023/1805 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte sowie – für den Luftverkehr – der Richtlinie 2003/87/EG und der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte, so sollten die betreffenden Daten als nach der vorliegenden Verordnung überprüft gelten.

- (40) Damit diese Verordnung effizient funktionieren kann und um sie, soweit erforderlich, mit zusätzlichen Vorschriften zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf die Bewertung einer Änderung der EN ISO-Norm sowie gegebenenfalls die Untersagung der Anwendung künftiger Änderungen, die Bewertung und den Ausschluss bestimmter Elemente der gemeinsamen Methodik, die Anpassung gemeinsamer Messgrößen für Ausgabedaten zu Treibhausgasemissionen und die Festlegung weiterer Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹⁶ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

¹⁶ Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

- (41) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit sie detaillierte Bestimmungen in Bezug auf die an das Europäische Komitee für Normung gerichteten Anträge zur Überarbeitung der EN ISO-Norm, die Präzisierung der gemeinsamen Methodik, die Festlegung von Vorschriften und Bedingungen für die Durchführung der technischen Qualitätsprüfung von Datenbanken Dritter, die Einrichtung des EU-Berechnungsinstruments, die Zertifizierung externer Berechnungsinstrumente und die Überprüfung der Ausgabedaten festlegen kann. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ ausgeübt werden.

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

(42) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung von Anreizen für Verhaltensänderungen bei öffentlichen Stellen, Unternehmen und Verbrauchern, um die Treibhausgasemissionen aus Verkehrsdiensten durch die Einführung und Nutzung vergleichbarer und zuverlässiger Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten zu verringern, von den Mitgliedstaaten nicht ohne die Gefahr, administrative Hindernisse für den Binnenmarkt einzuführen, die zusätzliche Kosten und zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftszweige mit sich bringen, ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der Harmonisierungswirkung der in dieser Verordnung festgelegten gemeinsamen Methodik für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten 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 dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

Diese Verordnung enthält Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Gebiet der Union, bei denen aufgeschlüsselte Informationen über diese Emissionen auf vertraglicher oder freiwilliger Basis zu kommerziellen Zwecken berechnet und offengelegt werden oder bei denen diese Berechnung und Offenlegung nach geltendem Unionsrecht oder nationalem Recht vorgeschrieben ist.

Diese Verordnung gilt für

- a) Verkehrsunternehmen, Veranstalter von Verkehrsdiensten und Betreiber von Verkehrsknotenpunkten;
- b) Datenmittler;
- c) Entwickler von Berechnungsinstrumenten;
- d) Entwickler von Datenbanken Dritter und
- e) Konformitätsbewertungsstellen.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Treibhausgas“ einen gasförmigen Bestandteil der Atmosphäre, sowohl natürlichen als auch anthropogenen Ursprungs, der die Strahlung bei spezifischen Wellenlängen innerhalb des Spektrums der infraroten Strahlung, die von der Erdoberfläche, der Atmosphäre und den Wolken abgegebenen wird, aufnimmt und abgibt;
2. „Treibhausgasemission“ in die Atmosphäre freigesetztes Treibhausgas, ausgedrückt als Masse des CO₂-Äquivalents;
3. „Erfassung von Treibhausgasemissionen“ die Maßnahmen, die durchgeführt werden, um Treibhausgasemissionen – durch Messung und Berechnung – zu quantifizieren und um über Treibhausgasemissionen zu berichten;
4. „Verkehrsdienst“ die Verbringung von Gütern oder Personen von einem Ausgangs- zu einem Bestimmungsort; ein Verkehrsdienst kann ein oder mehrere Verkehrskettenelemente umfassen, für die Beförderungsvorgänge und Verkehrsknotenvorgänge erforderlich sind;
5. „Beförderungsvorgang“ den Einsatz eines Fahrzeugs zur Beförderung von Personen und/oder Gütern;
6. „Verkehrsknotenvorgang“ einen Vorgang zum Transfer von Gütern oder Personen durch einen Verkehrsknoten;

7. „Verkehrskette“ eine Abfolge von Verkehrselementen im Zusammenhang mit Gütern oder einer Person bzw. einer Personengruppe, die – zusammen betrachtet – die Verbringung von einem Ausgangs- zu einem Bestimmungsort darstellen;
8. „Verkehrskettenelement“ einen Teil der Verkehrskette, bei dem Güter oder eine Person bzw. eine Personengruppe von einem einzelnen Fahrzeug befördert werden oder einen einzelnen Verkehrsknoten durchlaufen;
9. „Primärdaten“ den quantifizierten Wert eines Prozesses oder einer Tätigkeit, der sich aus einer direkten Messung oder einer Berechnung auf der Grundlage direkter Messungen ergibt;
10. „Sekundärdaten“ modellierte Daten oder Standardwerte, die die Anforderungen an Primärdaten nicht erfüllen, z. B. Daten aus Datenbanken und einschlägigen Veröffentlichungen, Standardwerte für Treibhausgasemissionsfaktoren aus nationalen Verzeichnissen, berechnete Daten, Schätzwerte oder andere repräsentative Daten und Daten aus stellvertretenden Prozessen oder Schätzwerten;
11. „Veranstalter von Verkehrsdiensten“ einen Rechtsträger, der Verkehrsdienste erbringt, bei denen der Betrieb bestimmter Verkehrskettenelemente an einen oder mehrere Rechtsträger, die sie betreiben, untervergeben wird;
12. „Verkehrsunternehmen“ einen Rechtsträger, der Beförderungsvorgänge durchführt, bei denen Güter oder Personen oder beides befördert werden;
13. „Betreiber von Verkehrsknotenpunkten“ einen Rechtsträger, der Verkehrsknotenvorgänge für die Beförderung von Gütern oder Personen durchführt;

14. „Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte“ Veranstalter von Verkehrsdiensten, Verkehrsunternehmen und Betreiber von Verkehrsknotenpunkten;
15. „Datenmittler“ eine juristische oder natürliche Person, die Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Gebiet der Union bereitstellt, diese Dienste jedoch weder erbringt noch veranstaltet;
16. „Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen“ oder „KMU“ Kleinstunternehmen, kleine Unternehmen und mittlere Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission¹⁸;
17. „Standardwert“ einen Sekundärdatenwert aus einer veröffentlichten Quelle, der standardmäßig verwendet wird, wenn keine Primärdaten oder modellierten Daten vorliegen;
18. „Energieträger“ einen Stoff oder Vorgang, der genutzt werden kann, um mechanische Arbeit oder Wärme zu erzeugen oder chemische oder physikalische Prozesse durchzuführen;
19. „modellierte Daten“ Sekundärdaten, die unter Verwendung eines Modells erstellt werden, das Primärdaten und/oder auf die Treibhausgasemission bezogene Parameter eines Beförderungsvorgangs oder eines Verkehrsknotenvorgangs berücksichtigt, auch unter Verwendung eines Modells, das durch ein Berechnungsinstrument bereitgestellt wird;

¹⁸ Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

20. „Ausgabedaten“ aufgeschlüsselte Daten über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, die unter Verwendung der in dieser Verordnung festgelegten gemeinsamen Methodik und Eingabedaten erstellt werden;
21. „Fahrzeug“ ein Mittel zur Beförderung von Personen oder Gütern oder beidem, unabhängig vom Verkehrsträger;
22. „Treibhausgastätigkeit“ eine Tätigkeit, die eine Treibhausgasemission zur Folge hat;
23. „Treibhausgastätigkeitsdaten“ das quantitative Maß für eine Treibhausgastätigkeit;
24. „Treibhausgasemissionsintensität“ einen Koeffizienten, der die Verkehrstätigkeit oder die Tätigkeit eines Verkehrsknotens mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;
25. „Treibhausgasemissionsfaktor“ einen Koeffizienten, der die Daten einer Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;
26. „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen“ Emissionen, die den Treibhausgasauswirkungen entsprechen, die sich aus der Nutzung von Fahrzeugen und dem Betrieb von Verkehrsknotenpunkten sowie aus der Bereitstellung von Energie für diese Dienste ergeben;
27. „Berechnungsinstrument“ eine Anwendung, ein Modell oder eine Software, die bzw. das eine automatische Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ermöglicht;

28. „externes Berechnungsinstrument“ ein Berechnungsinstrument, das von Dritten für eine breite gewerbliche oder nichtgewerbliche Nutzung auf dem Markt bereitgestellt wird;
29. „CO₂-Äquivalent (CO₂-Äq)“ eine Einheit zum Vergleich des Strahlungsantriebs eines Treibhausgases mit dem von CO₂;
30. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Konformitätsbewertungsstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 13 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

Kapitel II

Gemeinsame Methodik

Artikel 3

Gemeinsame Methodik zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

- (1) Die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten werden nach der gemeinsamen Methodik im Sinne der Norm EN ISO 14083:2023 „Treibhausgase – Quantifizierung und Berichterstattung über Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen“ (im Folgenden „EN ISO-Norm“) in der jeweils aktuellen Fassung gemäß diesem Kapitel berechnet.
- (2) Spätestens bis zum ... [36 Monate nach dem Tag des Geltungsbeginns dieser Verordnung] bewertet die Kommission, ob Bestandteile der EN ISO-Norm angepasst werden müssen.

- (3) Die Kommission kann von sich aus oder auf Ersuchen eines Mitgliedstaats eine Vereinbarkeitskontrolle durchführen, in deren Rahmen Änderungen der EN ISO-Norm bewertet werden.
- (4) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte nach Artikel 17 zur Ergänzung dieser Verordnung, indem sie Änderungen der EN ISO-Norm oder der Bestandteile der Norm nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels ermittelt, durch die ein offensichtliches Risiko der Unvereinbarkeit mit den Zielen der vorliegenden Verordnung und anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union, insbesondere mit der Verordnung (EU) 2021/1119, entsteht und die daher nicht gelten dürfen.
- (5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um das Europäische Komitee für Normung im Lichte der Ergebnisse der Bewertung gemäß Absatz 2 und der Vereinbarkeitskontrolle gemäß Absatz 3 zu beauftragen, die EN ISO-Norm zu überarbeiten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von ausführlichen Vorschriften zu erlassen, um die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannte gemeinsame Methodik zu präzisieren und die einheitliche Anwendung der Methodik auf dem Markt in Bezug auf das Vorgehen bei der Bestimmung geeigneter emissionsrelevanter Parameter für die Berechnung von Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes sicherzustellen, und gegebenenfalls andere technische Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Treibhausgasemissionen oder der Aggregation von Datenelementen, die in dieser gemeinsamen Methode nicht ausdrücklich erläutert werden, festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Kapitel III

Eingabedaten und Ihre Quellen

Artikel 4

Verwendung von Primär- und Sekundärdaten

- (1) Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler räumen der Verwendung von Primärdaten für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten Vorrang ein.

Ein Mitgliedstaat kann vorsehen, dass die Verwendung von Primärdaten für Beförderungsvorgänge in seinem Hoheitsgebiet durch Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte, deren Beschäftigtenzahl einen spezifischen im nationalen Recht festgelegten Schwellenwert überschreitet, vorgeschrieben ist, wenn der Verkehrsdienst in seinem Hoheitsgebiet beginnt und endet. Der Mitgliedstaat wendet eine solche Anforderung nicht auf grenzüberschreitende Beförderungsvorgänge – einschließlich Beförderungsvorgänge bei der Durchbeförderung durch sein Hoheitsgebiet – oder auf KMU an.

- (2) Unbeschadet der Vorschriften über staatliche Beihilfen können die Mitgliedstaaten administrative, finanzielle oder operative Anreize schaffen, um die Nutzung von Primärdaten zu fördern.
- (3) Die Verwendung von Sekundärdaten zur Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ist unter folgenden Bedingungen zulässig:
- a) die Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten stammen aus
 - i) der Unionsbasisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten (im Folgenden „Unionsbasisdatenbank“) gemäß Artikel 5; oder
 - ii) von Dritten betriebenen Datenbanken und Datensätzen mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten gemäß Artikel 6;
 - b) die Standardwerte für Treibhausgasemissionsfaktoren der Verkehrsenergieträger stammen aus der zentralen Unionsdatenbank mit Standardwerten für Treibhausgasemissionsfaktoren (im Folgenden „zentrale Unionsdatenbank“) gemäß Artikel 7;
 - c) die modellierten Daten beruhen auf einem Modell, das nach der in Artikel 3 Absatz 1 genannten gemeinsamen Methodik und gegebenenfalls den Voraussetzungen für die Verwendung von Sekundärdaten gemäß den Buchstaben a und b des vorliegenden Absatzes und den Bestimmungen über die Verwendung von Berechnungsinstrumenten gemäß den Artikeln 8 und 11 erstellt wurde.

Im Einklang mit der gemeinsamen Methodik können Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte, die eine Ex-ante-Berechnung der Treibhausgasemissionen eines bestimmten Verkehrsdienstes durchführen, Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten heranziehen, die auf der Grundlage von Primärdaten eines Verkehrsdienstes mit ähnlichen Merkmalen festgelegt werden, der von denselben Rechtsträgern in dem Jahr vor der Ex-ante-Berechnung durchgeführt wurde.

- (4) Verwenden Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler als Eingabedaten diejenigen Primärdaten, die bereits als Grundlage für die Erstellung von Ausgabedaten verwendet wurden, die im Rahmen anderer Rechtsakte der Union von einer akkreditierten Stelle gemäß Artikel 16 überprüft wurden, so ist die in Artikel 12 Absatz 1 genannte Überprüfung nicht erforderlich, um die Quellen der für die Berechnung gemäß Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b verwendeten Eingabedaten festzustellen.
- (5) Bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen aus verbrauchtem Strom können sich Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler dafür entscheiden, anstelle der standortbezogenen Sekundärdaten den marktbasierter Ansatz zu verwenden, sofern die in Anhang J der EN ISO-Norm festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

Artikel 5

Unionsbasisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten

- (1) Die Kommission richtet mit fachlicher Unterstützung seitens der Europäischen Umweltagentur und erforderlichenfalls mit zusätzlichen und freiwilligen Beiträgen der Mitgliedstaaten bis zum ... [42 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] eine Unionsbasisdatenbank ein. Die Kommission ist bestrebt, Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten für Fahrzeugtypen, die in der Union, in mehreren oder in allen Mitgliedstaaten typischerweise verwendet werden, in die Unionsbasisdatenbank aufzunehmen.
- (2) Soweit verfügbar und angezeigt, muss die Unionsbasisdatenbank die von der Union oder im Interesse der Union auf internationaler Ebene vereinbarten Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten enthalten.
- (3) Die Unionsbasisdatenbank muss für jeden Verkehrsträger eine gesonderte Tabelle enthalten, insbesondere für die Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten im Seeverkehr. Die Seeverkehrsdaten müssen aus der Datenbank THETIS-MRV stammen und, falls anwendbar, durch andere Informationsquellen wie die gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingerichtete FuelEU-Datenbank ergänzt werden.

- (4) Bei der Festlegung der Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten geht die Kommission wie folgt vor:
- a) sie wendet den in der in Artikel 3 Absatz 1 genannten gemeinsamen Methodik vorgesehenen standortbezogenen Ansatz an und berücksichtigt gegebenenfalls die einzigartigen Merkmale der verschiedenen Mitgliedstaaten;
 - b) sie berücksichtigt die gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ bestimmten Treibhausgasemissionsfaktoren.
- (5) Die Kommission stellt die Pflege, regelmäßige Aktualisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung sowie ein angemessenes Maß an Sicherheit der Unionsbasisdatenbank gemäß Absatz 1 mit fachlicher Unterstützung seitens der Europäischen Umweltagentur unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor und neuer methodischer Ansätze für die Berechnung von Treibhausgasemissionen sicher. Die Kommission stellt die Vereinbarkeit und Kohärenz der Unionsbasisdatenbank mit bestehenden Rechtsakten der Union sicher. Die Kommission prüft mindestens einmal pro Jahr, ob die Unionsbasisdatenbank aktualisiert werden muss.

¹⁹ Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Werden die in der Unionsbasisdatenbank enthaltenen Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten aktualisiert, so macht die Kommission die aktualisierten Standardwerte unverzüglich öffentlich zugänglich. Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler verwenden die neuesten verfügbaren Daten, um ihre Informationen über Treibhausgasemissionen innerhalb von 18 Monaten ab dem Datum, an dem die Aktualisierung öffentlich zugänglich gemacht wurde, zu berechnen und offenzulegen.

Die Verpflichtung zur Verwendung der aktualisierten Standardwerte gemäß Unterabsatz 2 gilt nur für neue Ausgabedaten, die nach der Aktualisierung zu berechnen und offenzulegen sind, ohne dass eine rückwirkende Überarbeitung bereits veröffentlichter Informationen erforderlich ist.

- (6) Der Zugang der Öffentlichkeit zur Unionsbasisdatenbank zur Abfrage oder Verwendung von Standardwerten für Treibhausgasemissionsintensitäten ist unentgeltlich und in allen Amtssprachen der Unionsorgane möglich.

Artikel 6

Von Dritten betriebene Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten

- (1) Der Entwickler einer Datenbank Dritter oder eines Datensatzes Dritter beantragt bei der Kommission eine technische Qualitätsprüfung der in der betreffenden Datenbank oder dem betreffenden Datensatz enthaltenen Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensitäten. Die Kommission bewertet diesen Antrag mit fachlicher Unterstützung seitens der Europäischen Umweltagentur, indem sie eine solche technische Qualitätsprüfung gemäß der in Artikel 3 Absatz 1 genannten gemeinsamen Methodik durchführt.

- (2) Für die Ableitung von Sekundärdaten gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii werden nur diejenigen Datenbanken und Datensätze Dritter mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten herangezogen, die gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels positiv bewertet wurden. Die Kommission veröffentlicht und pflegt eine aktuelle Liste der von Dritten betriebenen und von ihr positiv bewerteten Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensitäten. Diese aktuelle Liste wird auf einer eigens hierzu eingerichteten Website öffentlich zugänglich gemacht.
- (3) Die Verpflichtung zur technischen Qualitätsprüfung gemäß Absatz 1 gilt ab dem ...[12 Monate nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung]. Eine positive Bewertung gemäß Absatz 2 ist zwei Jahre lang gültig.
- (4) Spätestens am ... [48 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um detaillierte Vorschriften und Bedingungen für die Durchführung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten technischen Qualitätsprüfung und Bedingungen für eine positive Bewertung gemäß Absatz 2 festzulegen. In den Durchführungsrechtsakten wird der Zeitrahmen für die Durchführung der technischen Qualitätsprüfungen festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 7

Zentrale Unionsdatenbank mit Standardwerten für Treibhausgasemissionsfaktoren

- (1) Die Kommission richtet mit fachlicher Unterstützung seitens der Europäischen Umweltagentur und erforderlichenfalls mit zusätzlichen und freiwilligen Beiträgen der Mitgliedstaaten, einschlägigen Interessenträgern und anderen sektoralen Unionsstellen bis zum ... [24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] eine zentrale Unionsdatenbank ein. Die Kommission ist bestrebt, Standardwerte für Treibhausgasemissionsfaktoren für Verkehrsenergieträger, die in der Union, in mehreren oder in allen Mitgliedstaaten typischerweise verwendet werden, in die zentrale Unionsdatenbank aufzunehmen.
- (2) Bei der Festlegung der Standardwerte für Treibhausgasemissionsfaktoren wendet die Kommission den in der in Artikel 3 Absatz 1 genannten gemeinsamen Methodik vorgesehenen standortbezogenen Ansatz an und berücksichtigt gegebenenfalls die einzigartigen Merkmale der verschiedenen Mitgliedstaaten.

Unbeschadet des Unterabsatzes 1 dieses Absatzes berücksichtigt die Kommission die gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 bestimmten Treibhausgasemissionsfaktoren.

- (3) Soweit verfügbar und angezeigt, muss die zentrale Unionsdatenbank die von der Union oder im Interesse der Union auf internationaler Ebene vereinbarten Standardwerte für die Treibhausgasemissionsfaktoren enthalten.

- (4) Die Kommission stellt die Pflege, regelmäßige Aktualisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung sowie ein angemessenes Maß an Sicherheit der zentralen Unionsdatenbank gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels mit fachlicher Unterstützung seitens der Europäischen Umweltagentur unter Berücksichtigung der Notwendigkeit von Anpassungen von Bestandteilen an die Norm gemäß Artikel 3 Absatz 1, des Standes der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor und neuer methodischer Ansätzen für die Berechnung von Treibhausgasemissionen sicher. Die Kommission stellt die Vereinbarkeit und Kohärenz der zentralen Unionsdatenbank mit bestehenden Rechtsakten der Union sicher.

Werden in der zentralen Unionsdatenbank enthaltene Standardwerte für Treibhausgasemissionsfaktoren aktualisiert, so macht die Kommission die aktualisierten Werte unverzüglich öffentlich zugänglich. Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler verwenden die neuesten verfügbaren Daten, um ihre Informationen über Treibhausgasemissionen innerhalb von 18 Monaten ab dem Datum, an dem die Aktualisierung öffentlich zugänglich gemacht wurde, zu berechnen und offenzulegen.

Die Verpflichtung zur Verwendung der aktualisierten Standardwerte gemäß Unterabsatz 2 gilt nur für neue Ausgabedaten, die nach der Aktualisierung zu berechnen und offenzulegen sind, ohne dass eine rückwirkende Überarbeitung bereits veröffentlichter Informationen erforderlich ist.

- (5) Der Zugang der Öffentlichkeit zur zentralen Unionsdatenbank zur Abfrage oder Verwendung von Standardwerten für Treibhausgasemissionsfaktoren für die Verkehrsenergieträger ist unentgeltlich und in allen Amtssprachen der Unionsorgane möglich.

Artikel 8

Berechnungsinstrument der EU

- (1) Bis zum... [48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um sicherzustellen, dass ein benutzerfreundliches, unentgeltliches und vereinfachtes Berechnungsinstrument der EU, das Berechnungen auf der Grundlage von Primärdaten erleichtert und die Verwendung von Treibhausgasemissionsfaktoren und, soweit verfügbar und relevant, von Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a bzw. b ermöglicht, den Verkehrsunternehmen öffentlich zugänglich gemacht wird und derart gestaltet ist, dass es insbesondere Kleinunternehmen sowie kleine und mittlere Verkehrsunternehmen unterstützt. Das Berechnungsinstrument der EU wird regelmäßig aktualisiert. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (2) Verwenden Verkehrsunternehmen das Berechnungsinstrument der EU für die Erstellung von Ausgabedaten, so ist die Überprüfung gemäß Artikel 12 Absatz 1 nicht erforderlich, um die Richtigkeit der gemäß Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe c durchgeführten Berechnung zu überprüfen.
- (3) Um die breite Anwendung der EN ISO-Norm durch Verkehrsunternehmen, insbesondere KMU, zu fördern, wird dem Berechnungsinstrument der EU ein Handbuch beigelegt, das KMU bei der Durchführung dieser Verordnung unterstützt und in dem klar erläutert wird, wie die Funktionen des Berechnungsinstruments der EU zu nutzen sind. Das Handbuch wird in allen Amtssprachen der Unionsorgane zur Verfügung gestellt.

Kapitel IV

Ausgabedaten und Transparenz

Artikel 9

Erstellung der Ausgabedaten für die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes

- (1) Die Ausgabedaten werden anhand der gemeinsamen Methodik und mit den Eingabedaten gemäß den Artikeln 3 bis 7 erstellt.
- (2) Die Ausgabedaten können unter Verwendung von Berechnungsinstrumenten erstellt werden. Externe Berechnungsinstrumente müssen den Anforderungen des Artikels 11 entsprechen.
- (3) Die Ausgabedaten umfassen mindestens die Gesamtmasse des CO₂-Äquivalents (CO₂-Äq) je Verkehrsdienst sowie je nach Art des betreffenden Verkehrsdienstes mindestens eine der folgenden gemeinsamen Messgrößen:
 - a) Masse des CO₂-Äq je Tonnenkilometer oder gleichwertige Einheit für die Beförderung von Gütern;
 - b) Masse des CO₂-Äq je Tonne oder gleichwertige Einheit für den Transfer von Gütern durch Verkehrsknoten;
 - c) Masse des CO₂-Äq je Personenkilometer oder gleichwertige Einheit für die Beförderung von Personen;
 - d) Masse des CO₂-Äq je Person oder gleichwertige Einheit für den Transfer von Personen durch Verkehrsknoten.

- (4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 17 zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung der Liste der gemeinsamen Messgrößen für Ausgabedaten nach Absatz 3 dieses Artikels zu ergänzen.

Artikel 10

Kommunikation und Transparenz

- (1) Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler legen Ausgabedaten nach Möglichkeit vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes oder dem Abschluss eines Verkehrsvertrags in klarer und eindeutiger Form offen. Bei der Offenlegung von Ausgabedaten fügen Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler der diese Offenlegung begleitenden Mitteilung die Erklärung „Treibhausgasemissionen berechnet gemäß der Verordnung (EU) 2026/...“⁺ in mindestens einer der Amtssprachen der Unionsorgane und, soweit möglich, auch in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Verkehrsdienst erbracht wird, bei.
- (2) Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler können sich dafür entscheiden, die folgenden Informationen sichtbar anzugeben:
- a) ob ihre Daten der Überprüfung gemäß Artikel 12 Absatz 1 unterliegen;
 - b) ob sie ausschließlich Primärdaten für ihre Berechnungen der Ausgabedaten verwendet haben;
 - c) ob sie das in Artikel 8 genannte Berechnungsinstrument der EU verwendet haben.

⁺ ABl.: Bitte in den Text die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS 22/26 (2023/0266(COD)) einfügen.

- (3) Werden Ausgabedaten von einem Datenmittler erhoben und offengelegt, der die Emissionen nicht auf der Grundlage gesonderter Vereinbarungen berechnet, so finden Absatz 1 des vorliegenden Artikels und Artikel 9 Absatz 3 Anwendung. Legt der Datenmittler Ausgabedaten offen, so verweist er auf die Quelle dieser Ausgabedaten.
- (4) Werden Primärdaten verwendet, so sind Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler berechtigt, diesen Umstand Dritten mitzuteilen, sofern die Verwendung der Primärdaten gemäß der Überprüfung nach den Artikeln 12 und 13 bestätigt wurde.
- (5) Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler, die Treibhausgasemissionen berechnen, müssen Belege darüber vorlegen können, wie die Ausgabedaten erstellt wurden. Diese Belege werden im Einklang mit der in Artikel 3 Absatz 1 genannten gemeinsamen Methodik erbracht und
- a) dienen als Grundlage für die gemäß den Artikeln 12 und 13 durchgeführte Überprüfung;
 - b) werden auf Ersuchen einer nach Unionsrecht oder nationalem Recht benannten zuständigen Behörde oder im Falle gesonderter rechtlicher oder vertraglicher Verpflichtungen einem Dritten zugänglich gemacht;

- c) enthalten, sofern die Überprüfung gemäß den Artikeln 12 und 13 durchgeführt wurde, einen Verweis auf den Konformitätsnachweis gemäß Artikel 13 Absatz 6 und die Kontaktdaten der Konformitätsbewertungsstelle, die den Konformitätsnachweis erstellt hat;
 - d) enthalten, sofern die Ausgabedaten unter Verwendung eines externen Berechnungsinstruments gemäß Artikel 9 Absatz 2 erstellt wurden, einen Verweis auf dieses Berechnungsinstrument.
- (6) Die Ausgabedaten und die entsprechenden Belege gemäß Absatz 5 müssen in klarer und eindeutiger Form in mindestens einer der Amtssprachen der Unionsorgane erstellt werden. Soweit möglich, werden sie in Form eines Weblinks, eines QR-Codes oder in gleichwertiger Form zugänglich gemacht.
- (7) Personenbezogene Daten werden im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ verarbeitet.
- (8) Jeder Empfänger der Ausgabedaten und der entsprechenden Belege gemäß Absatz 5 trifft Maßnahmen, um die Vertraulichkeit relevanter Geschäftsdaten, die gemäß dieser Verordnung verarbeitet und übermittelt werden, zu gewährleisten und sicherzustellen, dass diese Ausgabedaten und Belege nur mit entsprechender Ermächtigung abgerufen, verarbeitet und offengelegt werden können.

²⁰ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Kapitel V

Ergänzende Maßnahmen

Artikel 11

Zertifizierung von externen Berechnungsinstrumenten

- (1) Externe Berechnungsinstrumente müssen von einer Konformitätsbewertungsstelle gemäß Artikel 14 zertifiziert werden.
- (2) Entwickler von externen Berechnungsinstrumenten müssen bei einer Konformitätsbewertungsstelle gemäß Artikel 14 die Bewertung der Konformität des externen Berechnungsinstruments mit den Anforderungen der Artikel 3 bis 9 beantragen. Bei einer positiven Bewertung stellt die Konformitätsbewertungsstelle eine Bescheinigung über die Konformität des externen Berechnungsinstruments mit dieser Verordnung aus. Die Bescheinigung hat eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren. Bei einer negativen Bewertung nennt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung.
- (3) Die Konformitätsbewertungsstelle führt eine aktuelle Liste der von ihr zertifizierten externen Berechnungsinstrumente und der externen Berechnungsinstrumente, deren Zertifizierung sie eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen hat. Sie veröffentlicht die Liste auf ihrer Website und teilt der Kommission unverzüglich die Adresse dieser Website mit.

- (4) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer offiziellen Website eine leicht zugängliche Liste aller gemäß den Absätzen 1 und 2 zertifizierten externen Berechnungsinstrumente sowie einen Link zu den in Absatz 3 genannten Websites.
- (5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften für die Zertifizierung von externen Berechnungsinstrumenten und die entsprechende Bescheinigung über die Konformität, einschließlich Vorschriften über Einschränkung, Verlängerung, Aussetzung und Widerruf der Zertifizierung. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Kapitel VI

Überprüfung von Treibhausgasemissionsdaten und entsprechenden Berechnungen

Artikel 12

Umfang der Überprüfung

- (1) Die Konformität der Ausgabedaten gemäß Artikel 9 mit den Anforderungen der Artikel 3 bis 9 wird von einer Konformitätsbewertungsstelle gemäß Artikel 14 überprüft.

- (2) Absatz 1 gilt für Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler, die Emissionen berechnen, mit Ausnahme von KMU. Bei KMU kann eine Überprüfung gemäß dieser Verordnung auf deren Ersuchen erfolgen.

Artikel 13

Überprüfungstätigkeiten

- (1) Die Konformitätsbewertungsstelle gemäß Artikel 14 überprüft die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Konformität und Genauigkeit der von Rechtsträgern in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittlern, die Emissionen berechnen, offengelegten Ausgabedaten.
- (2) Bei offengelegten Ausgabedaten überprüft die Konformitätsbewertungsstelle die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 3 bis 9 auf der Grundlage der in Artikel 10 Absatz 5 genannten Belege. Diese Überprüfung erstreckt sich auf
- a) die verwendete Berechnungsmethodik;
 - b) die Quellen der für die Berechnung verwendeten Eingabedaten;
 - c) die Richtigkeit der durchgeführten Berechnung;
 - d) die verwendeten gemeinsamen Messgrößen.
- (3) Werden externe Berechnungsinstrumente verwendet, so berücksichtigt die Konformitätsbewertungsstelle die jeweiligen Bescheinigungen über die Konformität gemäß Artikel 11 Absatz 2.

- (4) Werden bei der Überprüfung falsche Berechnungen oder Verstöße gegen die Artikel 3 bis 9 festgestellt, so teilt die Konformitätsbewertungsstelle dies den betroffenen Rechtsträgern in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittlern unverzüglich mit. Diese Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler korrigieren daraufhin die Berechnungen oder beheben die Verstöße, damit die Überprüfung abgeschlossen werden kann.
- (5) Die Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler übermitteln der Konformitätsbewertungsstelle alle zusätzlichen Informationen, die zur Durchführung der Überprüfung erforderlich sind. Die Konformitätsbewertungsstelle kann während der Überprüfung Stichprobenkontrollen durchführen, um die Zuverlässigkeit von Daten und Berechnungen zu bestimmen.
- (6) Nach Abschluss der Überprüfung erstellt die Konformitätsbewertungsstelle gegebenenfalls einen Konformitätsnachweis, mit dem die Konformität der Ausgabedaten mit den einschlägigen in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen bestätigt und angegeben wird, ob die Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler Primärdaten verwenden.
- (7) Die betreffende Konformitätsbewertungsstelle erstellt und führt eine aktuelle Liste der Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler, bei denen die Überprüfung gemäß dem vorliegenden Artikel durchgeführt wurde. Bis zum 31. März jedes Jahres übermittelt die Konformitätsbewertungsstelle der Kommission diese Liste.

- (8) Wurden Ausgabedaten bereits im Rahmen anderer Rechtsakte der Union, die spezifische Vorschriften für die Überprüfung von Ausgabedaten enthalten und die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung sicherstellen, überprüft, so gelten diese Ausgabedaten als gemäß dem vorliegenden Artikel überprüft.
- (9) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für die Überprüfung der Ausgabedaten, die angemessene Häufigkeit dieser Überprüfung und den entsprechenden Konformitätsnachweis. Diese Vorschriften müssen Bestimmungen über die Belege gemäß Artikel 10 Absatz 5 und die Kommunikationsrechte im Zusammenhang mit der Verwendung von Primärdaten gemäß Artikel 10 Absatz 4 enthalten. Bei der Festlegung dieser Vorschriften trägt die Kommission objektiven Kriterien gebührend Rechnung, einschließlich der Art und des Umfangs des betreffenden Verkehrsdienstes, des relativen Risikos der Nichteinhaltung und der Notwendigkeit, einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Kapitel VII

Akkreditierung

Artikel 14

Konformitätsbewertungsstellen

- (1) Die Konformitätsbewertungsstellen müssen für die Durchführung der Zertifizierungs- oder Überprüfungstätigkeiten gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 akkreditiert werden.
- (2) Die Konformitätsbewertungsstelle muss von Rechtsträgern in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und von Datenmittlern, die Zertifizierungs- oder Überprüfungstätigkeiten gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 beantragen, unabhängig sein.
- (3) Die Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und das für die Durchführung der Zertifizierungs- oder Überprüfungstätigkeiten zuständige Personal dürfen keine Tätigkeiten ausüben, die die Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihre Integrität in Bezug auf die Zertifizierungs- oder Überprüfungstätigkeiten beeinträchtigen könnten.
- (4) Die Konformitätsbewertungsstelle und ihr Personal führen die Zertifizierungs- oder Überprüfungstätigkeiten mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und erforderlichen Fachkompetenz durch und dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der bzw. die sich auf ihr Urteil oder das Ergebnis dieser Tätigkeiten auswirken könnte, vor allem in Bezug auf Personen oder Personengruppen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

- (5) Die Konformitätsbewertungsstelle muss über die Expertise, die Ausrüstung und die Infrastruktur verfügen, die für die Durchführung der Zertifizierungs- oder Überprüfungsaktivitäten, für die sie akkreditiert wurde, erforderlich sind.
- (6) Das Personal einer Konformitätsbewertungsstelle unterliegt der beruflichen Schweigepflicht in Bezug auf alle Informationen, zu denen es bei der Durchführung der Zertifizierungs- oder Überprüfungsaktivitäten Zugang erhält.
- (7) Überträgt eine Konformitätsbewertungsstelle bestimmte mit den Zertifizierungs- oder Überprüfungsaktivitäten verbundene Aufgaben an einen Unterauftragnehmer oder ein Tochterunternehmen, so ist sie, unabhängig vom Durchführungsort dieser Tätigkeiten, uneingeschränkt für die vom Subunternehmer durchgeführten Tätigkeiten verantwortlich und muss daher unter anderem die Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Tochterunternehmens und die von ihm ausgeführten Arbeiten überwachen und bewerten.

Artikel 15

Akkreditierungsverfahren

- (1) Die Konformitätsbewertungsstellen gemäß Artikel 14 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert werden.
- (2) Jeder Mitgliedstaat benennt eine Behörde, die eine aktuelle Liste der akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen führt. Die benannte nationale Behörde macht die Liste auf einer offiziellen Website der Regierung öffentlich zugänglich. Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass diese Aufgabe von der in Absatz 1 genannten nationalen Akkreditierungsstelle wahrzunehmen ist.

- (3) Bis zum 31. März jedes Jahres übermittelt die nationale Akkreditierungsstelle gemäß Absatz 1 der Kommission die Liste der akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen zusammen mit allen relevanten Kontaktdaten.
- (4) Sind in der vorliegenden Verordnung keine spezifischen Bestimmungen für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen niedergelegt, so findet die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 Anwendung.
- (5) Unbeschadet des Artikels 16 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen festzulegen.

Artikel 16

Überprüfung im Rahmen anderer Rechtsakte der Union unter Einschluss des See- und des Luftverkehrssektors

- (1) Die gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) 2015/757 und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten oder gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2023/1805 und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten akkreditierten Prüfstellen können die Überprüfungstätigkeiten von Konformitätsbewertungsstellen gemäß Artikel 13 der vorliegenden Verordnung durchführen. Diese Prüfstellen gelten als gemäß den Artikeln 14 und 15 der vorliegenden Verordnung für die Durchführung von Überprüfungstätigkeiten für den Seeverkehrssektor akkreditiert.

- (2) Die gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2003/87/EG und den auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten akkreditierten Prüfstellen können die Überprüfungstätigkeiten von Konformitätsbewertungsstellen gemäß Artikel 13 der vorliegenden Verordnung durchführen. Diese Prüfstellen gelten als gemäß den Artikeln 14 und 15 der vorliegenden Verordnung für die Durchführung von Überprüfungstätigkeiten für den Luftverkehrssektor akkreditiert.
- (3) Die Prüfstellen gemäß den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels unterrichten die Behörde gemäß Artikel 15 Absatz 2 über ihre Absicht, die Überprüfungstätigkeiten von Konformitätsbewertungsstellen gemäß dieser Verordnung durchzuführen, bevor sie ihre erste Überprüfung gemäß dieser Verordnung durchführen.

Kapitel VIII

Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

Artikel 17

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 3 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 15 Absatz 5 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 15 Absatz 5 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 vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung 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 3 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 15 Absatz 5 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 18
Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss 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.

Kapitel IX
Schlussbestimmungen

Artikel 19
Bewertung und Berichterstattung

Bis zum ... [vier Jahre nach dem Tag des Geltungsbeginns dieser Verordnung] bewertet die Kommission diese Verordnung vor dem Hintergrund der mit ihr verfolgten Ziele und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen vor.

Der in Unterabsatz 1 genannte Bericht umfasst

- a) eine Analyse der Folgen für die Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und Datenmittler in Bezug auf die Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung;
- b) eine Bewertung, wie weitere Anreize für die Nutzung von Primärdaten geschaffen werden können;

- c) eine Analyse der Auswirkungen einer verbindlichen Verpflichtung zur Quantifizierung und Offenlegung der Treibhausgasemissionen im Einklang mit dieser Verordnung, wie sie für Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte gilt;
- d) eine Bewertung der Durchführbarkeit der Erfassung der Luftverschmutzung durch Verkehrsdienste;
- e) eine Bewertung der Maßnahmen, die ergriffen wurden, um sicherzustellen, dass diese Verordnung uneingeschränkt zugänglich ist;
- f) eine Analyse der Art und Weise, wie Datenmittler Ausgabedaten gemäß dieser Verordnung offenlegen, und der möglichen Auswirkungen dieser Offenlegung auf die Entscheidungen von öffentlichen Stellen, Unternehmen und Verbrauchern;
- g) eine Bewertung der Durchführbarkeit einer Ergänzung der gemeinsamen Methodik, um auch Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der Herstellung, Wartung und Entsorgung von Fahrzeugen zu berücksichtigen; diese Bewertung umfasst einen Bericht über die Fortschritte, die bei der Internationalen Organisation für Normung bei der Entwicklung einer weltweit anerkannten Norm auf der Grundlage der Lebenszyklusemissionen erzielt wurden.

Artikel 20

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

- (1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Sie gilt ab dem ... [54 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung].

Artikel 3 Absätze 4, 5 und 6, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 1, Artikel 8 Absätze 1 und 3, Artikel 9 Absatz 4, Artikel 11 Absatz 5, Artikel 13 Absatz 9 und Artikel 15 Absatz 5 gelten jedoch ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung.

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

Geschehen zu Straßburg am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident/Die Präsidentin