



Rat der  
Europäischen Union

164803/EU XXVII. GP  
Eingelangt am 01/12/23

Brüssel, den 29. November 2023  
(OR. en)

16145/23

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2023/0266(COD)**

---

---

TRANS 548  
CLIMA 607  
CODEC 2321  
IA 330

## **BERICHT**

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	15745/23
Nr. Komm.dok.:	11821/23
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten – Allgemeine Ausrichtung

### **I. EINLEITUNG**

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 14. Juli 2023 den oben genannten Vorschlag (im Folgenden „CountEmissionsEU“) als Teil des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs vorgelegt.
2. Das Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs wird im Zusammenhang mit dem Europäischen Klimagesetz vorgeschlagen, um die Leistung des Güterverkehrs zu verbessern und zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beizutragen.

3. Mit CountEmissionsEU wird ein gemeinsamer Regelungsrahmen<sup>1</sup> für die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen festgelegt, um den Nutzern bessere und vergleichbare Informationen zur Verfügung zu stellen, sodass sie die nachhaltigsten Verkehrsoptionen wählen können. Dieser Rahmen schreibt die Anwendung des gemeinsamen Rahmens nur dann vor, wenn ein Rechtsträger, der einen Verkehrsdienst erbringt oder organisiert, sich dafür entscheidet oder vertraglich oder zur Unterstützung spezifischer Maßnahmen seitens der Industrie und der Behörden verpflichtet ist, Daten über Treibhausgasemissionen für diesen Dienst sowohl zu berechnen als auch offenzulegen.

## II. PRÜFUNG DURCH DIE ANDEREN ORGANE

4. Am 12. Oktober 2023 hat der Gemischte Ausschuss des Europäischen Parlaments Frau Barbara Thaler (PPE, AT), Mitglied des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN), und Herrn Pascal Canfin (Renew, FR), Mitglied des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) als Berichterstatterin bzw. Berichterstatter benannt. Der Berichtsentwurf wird voraussichtlich Anfang Dezember vorgelegt, und eine Abstimmung im Plenum ist derzeit für April 2024 geplant.
5. Am 25. Oktober 2023 hat der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss zu dem Vorschlag Stellung genommen.<sup>2</sup>
6. Am 1. November 2023 hat das tschechische Parlament eine Entschließung zum Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs<sup>3</sup> angenommen.

---

<sup>1</sup> Auf der Grundlage der vom Europäischen Komitee für Normung im April 2023 veröffentlichten Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der Norm ISO 14083:2023 (im Folgenden „Norm“) (<https://www.cencenelec.eu>).

<sup>2</sup> [DM Search v4.6.0 \(europa.eu\)](#).

<sup>3</sup> Dok. ST 15758/23.

### III. STAND DER BERATUNGEN IM RAT

7. CountEmissionsEU stützt sich auf die Ergebnisse einer Folgenabschätzung<sup>4</sup>. CountEmissionsEU und die Folgenabschätzung wurden in der Sitzung der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ vom 8. September 2023 vorgestellt und mithilfe der indikativen Checkliste<sup>5</sup> eingehend geprüft. Die Delegationen äußerten keine größeren Bedenken zur Folgenabschätzung.
8. Die Gruppe hat sich eingehend mit CountEmissionsEU befasst und mehrere Kompromissvorschläge des Vorsitzes vom 3. und 20. Oktober sowie 10., 20., 21. und 24. November 2023 erörtert.
9. Alle Delegationen bekundeten ihre allgemeine Unterstützung für die Ziele von CountEmissionsEU. Um den Bemerkungen der Delegationen Rechnung zu tragen, wurde eine Reihe von Änderungen vorgenommen, die Folgendes betreffen:

#### ***Zusammenwirken mit anderen EU-Rechtsvorschriften***

10. Mehrere Delegationen unterstrichen den Verwaltungsaufwand, der sich aus der Duplizierung von Vorschriften für die Berechnung, Prüfung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen im Rahmen mehrerer EU-Rechtsakte ergibt.
11. Um diesen Bedenken Rechnung zu tragen, führt der Vorsitz die Möglichkeit ein, Daten zu verwenden, die im Rahmen von CountEmissionsEU oder anderen bestehenden Rechtsvorschriften der Union von einer akkreditierten Stelle überprüft wurden, sofern diese Daten auf derselben Aggregationsebene verfügbar sind, wie sie von CountEmissionsEU verlangt wird. Die Kommission wird ermächtigt, einheitliche Bedingungen für die Anwendung dieser Bestimmung festzulegen.

---

<sup>4</sup> Dok. ST 11821/23 ADD 2-4.

<sup>5</sup> Dok. WK 10784/23.

12. Um die Kohärenz der Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in den Rechtsvorschriften der Union zu wahren, kann ferner eine solche Anrechnung, die gemäß anderen EU-Rechtsakten wie etwa RefuelEU<sup>6</sup> zu verwenden ist, unter den in den betreffende Rechtsakten festgelegten Bedingungen auf die von CountEmissionsEU festgelegten Bedingungen gestützt sein.
13. Hingegen werden die in der Datenbank „Thetis-MRV“<sup>7</sup> und in der FuelEU-Datenbank für den Seeverkehr<sup>8</sup> erhobenen Daten in die von CountEmissionsEU eingerichtete EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität einfließen.
14. Schließlich gelten Prüfstellen, die im Rahmen von FuelEU für den Seeverkehr<sup>9</sup> und MRV für den Seeverkehr<sup>10</sup> für Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs und im Rahmen des EU-EHS<sup>11</sup> für Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs akkreditiert sind, als im Rahmen von CountEmissionsEU akkreditiert.

#### *Unterstützung für kleine und mittlere Unternehmen*

15. Kleine und mittlere Unternehmen (im Folgenden „KMU“) sind nicht verpflichtet, ihre Berechnung der Treibhausgasemissionen zu überprüfen. Mehrere Delegationen sind jedoch besorgt über den Verwaltungsaufwand und die Kosten, die CountEmissionsEU für die KMU mit sich bringt.
16. Um diesen Bedenken Rechnung zu tragen, schlägt der Vorsitz vor, die Kommission zu ermächtigen, innerhalb von 36 Monaten nach Inkrafttreten von CountEmissionsEU im Wege von Durchführungsrechtsakten ein Berechnungsinstrument für sogenannte Ausgabedaten auszuarbeiten.

---

<sup>6</sup> Verordnung (EU) 2023/2405.

<sup>7</sup> Eingerichtet durch die Verordnung (EU) 2015/757.

<sup>8</sup> Eingerichtet durch die Verordnung (EU) 2023/1805.

<sup>9</sup> Verordnung (EU) 2023/1805.

<sup>10</sup> Verordnung (EU) 2015/757.

<sup>11</sup> Artikel 15 der Richtlinie 2003/87/EC.

17. Ferner schlägt der Vorsitz vor, dass die Kommission – unter Berücksichtigung der auf nationaler Ebene angenommenen Leitlinien – Leitlinien erlässt, um die breite Anwendung der Norm zu fördern und die KMU bei der Umsetzung von CountEmissionsEU zu unterstützen.
18. Schließlich hat der Vorsitz einen Erwägungsgrund hinzugefügt, in dem die Kommission aufgefordert wird, in Zusammenarbeit mit den europäischen und nationalen Normungsgremien den Zugang zur Norm zu erleichtern.

### ***Informationen für Nutzer***

19. Informationen über Treibhausgasemissionen können nach Erbringung des Verkehrsdienstes offengelegt werden, wenn die Kommunikation zwischen Unternehmen ein höheres Maß an Detailliertheit der Informationen erfordert, insbesondere im Zusammenhang mit Logistikketten und Vertragsverhältnissen mit Unterauftragnehmern.

### ***EU-Basisdatenbanken und zentrale EU-Datenbanken***

20. In ihrem Aufbau folgen EU-Datenbanken mit im Rahmen von CountEmissionsEU festgelegten Standardwerten für Emissionsintensität und Emissionsfaktoren im Einklang mit der Norm dem sogenannten „standortbezogenen Ansatz“. Die EU-Basisdatenbanken und zentralen EU-Datenbanken spiegeln jedoch gegebenenfalls auch nationale Merkmale wider. Darüber hinaus werden von der EU genehmigte international vereinbarte Daten in die EU-Basisdatenbanken und zentralen EU-Datenbanken aufgenommen und für die Berechnung und Meldung von Vorgängen verwendet, die mindestens zwei Mitgliedstaaten betreffen, es sei denn, in den EU-Basisdatenbanken und zentralen EU-Datenbanken sind genauere Daten verfügbar.
21. Die EU-Basisdatenbanken und zentralen EU-Datenbanken werden von der Kommission und der Europäischen Umweltagentur eingerichtet und erforderlichenfalls durch freiwillige zusätzliche Beiträge aus den Mitgliedstaaten ergänzt.
22. Schließlich ist der Zugang zu den EU-Basisdatenbanken und zentralen EU-Datenbanken öffentlich, unentgeltlich und in allen EU-Sprachen verfügbar.

### ***Möglichkeiten für strengere Vorschriften***

23. Einige Mitgliedstaaten haben bereits strengere Vorschriften für die Anrechnung und Berichterstattung über Treibhausgasemissionen erlassen. Um jegliche Rückschritte zu vermeiden, wird mit dem Kompromiss die Möglichkeit eingeführt, dass ein Mitgliedstaat die Verwendung von Primärdaten anstelle von Sekundärdaten für Beförderungen, die in seinem Hoheitsgebiet beginnen und enden und von Unternehmen durchgeführt werden, die über eine bestimmte nach nationalem Recht festzulegende Zahl von Beschäftigten hinausgehen, verbindlich vorzuschreibt. Eine solche Anforderung gilt jedoch nicht für von KMU durchgeführte grenzüberschreitende Vorgänge oder Beförderungsvorgänge.
24. Ferner schlägt der Vorsitz vor, dass die Kommission im Rahmen ihrer Bewertung von CountEmissionsEU prüft, ob es notwendig und machbar ist, vollständig lebenszyklusbasierte Treibhausgasemissionen von Beförderungsvorgängen festzulegen. Die Kommission sollte außerdem prüfen, ob es notwendig und machbar ist, die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen verbindlich vorzuschreiben.

### ***Durchführungsrechtsakte***

25. Der Vorsitz schlägt vor, die Kommission zu ermächtigen, anstelle von delegierten Rechtsakten Durchführungsrechtsakte nach dem Prüfverfahren für Folgendes zu erlassen:
- Ausschluss von Änderungen oder Bestandteilen der Norm aus der CountEmissionsEU-Methode;
  - Ersuchen an das Europäische Komitee für Normung um Überarbeitung der Norm;
  - Festlegung von Messgrößen unter Berücksichtigung der in der Norm festgelegten Koeffizienten für die Treibhausgasemissionsintensität.
26. In ihrer Sitzung vom 24. November 2023 hat die Gruppe den jüngsten Kompromiss generell unterstützt, und es wurden nur geringfügige redaktionelle Bemerkungen in den in der Anlage wiedergegebenen Text aufgenommen.

27. Auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 29. November hat der Vorsitz vorgeschlagen, im Text klarzustellen, dass die von der Kommission gemäß Artikel 18a angenommenen Leitlinien zur Unterstützung der Durchführung der Verordnung in allen Amtssprachen der EU im Amtsblatt veröffentlicht werden.
28. Die Kommission unterstützte die Arbeit des Vorsitizes. Jedoch äußerte die Kommission Bedenken in Bezug auf bestimmte Aspekte des Kompromisses. Die Kommission bedauert insbesondere die durch den Kompromiss entstandenen Verknüpfungen zwischen CountEmissionsEU und anderen EU-Rechtsvorschriften und das der Kommission erteilte Mandat, ein Berechnungsinstrument zu erarbeiten. In dieser Phase des Verfahrens erhält die Kommission einen Verfahrensvorbehalt zu allen Änderungen an ihrem Vorschlag aufrecht.
29. Der Kompromisstext wurde von einer großen Mehrheit der Mitgliedstaaten unterstützt. Slowenien erhält einen Prüfungsvorbehalt aufrecht. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den Kompromisstext zur Vorbereitung der Ratstagung gebilligt.

#### IV. FAZIT

30. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) wird daher ersucht, auf seiner Tagung am 4. Dezember 2023 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

2023/0266(COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

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

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

---

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

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



in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Für einen kontinuierlichen Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 ist es erforderlich, die Bemühungen um mehr Nachhaltigkeit und Effizienz im Verkehrssystem der Union zu unterstützen, wobei gebührend zu berücksichtigen ist, dass das stetige Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie aufrechterhalten werden müssen.
- (2) Um die Daten über die Treibhausgasemissionen bestimmter Tätigkeiten von Unternehmen und Einzelpersonen zu quantifizieren, erfolgt in verschiedenen Wirtschaftssektoren, auch im Verkehrssektor, eine Erfassung der Treibhausgasemissionen. Bessere Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten sind ein wirksames Instrument, um geeignete Anreize für nachhaltigere Entscheidungen der Verkehrsnutzer zu schaffen und die geschäftlichen Entscheidungen der Rechtsträger, die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, zu beeinflussen. Zuverlässige und vergleichbare Daten über Treibhausgasemissionen sind die Grundvoraussetzung für die Schaffung dieser Anreize und damit für die Förderung von Verhaltensänderungen, damit sowohl Verbraucher als auch Unternehmen zu den Zielen des europäischen Grünen Deals<sup>3</sup> für den Verkehrssektor sowie zu den Zielen des Europäischen Klimagesetzes beitragen. Diese Verordnung stellt zusammen mit anderen Rechtsakten oder Initiativen der EU, einschließlich des Vorschlags für eine Richtlinie zur Stärkung der Verbraucher im Rahmen des ökologischen Wandels, eine Teilnahme an den Maßnahmen der EU für einen ökologischen Wandel dar.
- (3) Trotz des wachsenden Interesses der Interessenträger im Verkehrssektor werden die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nach wie vor nur in begrenztem Umfang erfasst. In den meisten Fällen erhalten die Nutzer keine genauen Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten, da die Rechtsträger, die die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, ihre Emissionen nicht berechnen und veröffentlichen. Insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die die überwiegende Mehrheit der Unternehmen ausmachen, die auf dem EU-Markt Verkehrsdienste anbieten, erfolgt die Erfassung von Treibhausgasemissionen in unverhältnismäßig geringem Umfang.

---

<sup>3</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal COM(2019) 640 final.

- (4) Im Jahr 2011 nahm die Europäische Kommission das Weißbuch zum Verkehr<sup>4</sup> an, in dem sie eine Vision für die Zukunft des Verkehrssystems in der EU vorstellte und eine politische Agenda festlegte, um die künftigen Herausforderungen des Verkehrssektors zu bewältigen, wobei sie insbesondere die Notwendigkeit hervorhob, die Mobilität aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln und die Treibhausgasemissionen von Verkehr und Logistik erheblich zu verringern.
- (5) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vom Dezember 2020<sup>5</sup> wird auf Anreize verwiesen, 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 der Treibhausgasemissionen 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) 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. Solche Vorschriften sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger, Verkehrssegmente und nationalen Netze der Union gewährleisten. Sie sollten auch dazu beitragen, Anreize für Verhaltensänderungen bei Unternehmen und Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und die Treibhausgasemissionen dadurch verringert werden.

---

<sup>4</sup> WEIßBUCH: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 0144 endg.).

<sup>5</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen COM(2020) 789 final.

- (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren.
- (8) Trotz der Vorteile, die sich aus der erhöhten Transparenz in Bezug auf die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten ergeben, wäre eine verbindliche Anwendung dieser Verordnung auf alle Rechtsträger, die Verkehrsdienste auf dem Unionsmarkt 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 legislativer und nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt.
- (9) Diese Verordnung sollte nicht für Datenmittler gelten, die beispielsweise multimodale digitale Mobilitätsdienste anbieten, bei denen sie Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nicht direkt berechnen, sondern lediglich Informationen über diese Emissionen offenlegen, die von einem betroffenen Rechtsträger oder einer sonstigen relevanten juristischen oder natürlichen Person bereitgestellt werden. Die Datenmittler sollten jedoch an die einschlägigen Vorschriften über die Übermittlung und Transparenz der offengelegten Treibhausgasemissionsdaten gebunden sein, um die Vergleichbarkeit dieser Daten auf dem Markt zu gewährleisten.

- (10) Diese Verordnung sollte 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 Unionsvorschriften ableitet, z. B. den Vorschriften der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen<sup>6</sup> und der Verordnung über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen<sup>7</sup>. Umgekehrt können auf der Grundlage dieser Verordnung erlangte Informationen zur Erstellung konsolidierter Emissionsberichte beitragen, die nach anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union erforderlich sind, sofern die jeweiligen Methoden und erhobenen Daten hinreichend kompatibel sind.
- (11) Eine geeignete Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen ist einer der Schlüsselaspekte des in dieser Verordnung festgelegten harmonisierten Unionsrahmens. Die Methode sollte mit einem einheitlichen Satz methodischer Schritte dafür sorgen, dass die über eine Verkehrskette hinweg durchgeführten Emissionsberechnungen vergleichbare und genaue Daten zu den Treibhausgasemissionen ergeben. Um unnötige Komplexität, übermäßige Belastungen und Kosten zu vermeiden und die Akzeptanz der Interessenträger zu gewährleisten, sollte die Methode außerdem den Erfordernissen des Verkehrsmarkts angemessen Rechnung tragen.

---

<sup>6</sup> 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](#)).

<sup>7</sup> 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](#)).

- (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung<sup>8</sup> im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 wurde als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung gewählt. Durch die Förderung ihrer Anwendung in der EU wird die internationale Kompatibilität der Erfassung von Emissionen gefördert. Eine weitere globale Angleichung der angewandten Methode wird erleichtert. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“ – oder „Well-to-Wake“ in den Sektoren Seeverkehr und Luftverkehr –, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden. Die Kommission sollte sich in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Komitee für Normung und den nationalen Normungsgremien der Mitgliedstaaten bemühen, dem Verkehrssektor gebührenfrei oder zu ermäßigten Gebührensätzen Zugang zu dieser Norm in ihrer offiziellen und verbindlichen Fassung sowie in Form einer Übersetzung in die Amtssprachen der Union zur Verfügung zu stellen, um die vorliegende Verordnung allen, die ihr unterliegen, leichter zugänglich zu machen.
- (13) 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 14083:2023 abgewichen wird. Von Zeit zu Zeit sollte jedoch bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. Falls diese Bewertungen ergeben, dass ein bestimmter Teil der Norm zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen gegenüber den Zielen dieser Verordnung oder anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission das Europäische Komitee für Normung ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten. Die Anwendung einer Änderung oder einer Komponente, durch die ein offensichtliches Risiko der Unvereinbarkeit mit den Zielen der vorliegenden Verordnung und anderen geltenden Unionsvorschriften entsteht, sollte ausgeschlossen werden.

---

<sup>8</sup> <https://www.cencenelec.eu>.

- (14) Um zu vermeiden, dass auf dem Markt ungenaue Informationen zirkulieren, kann es sich als notwendig erweisen, die Referenzmethode in Bezug auf die für Treibhausgasemissionen relevanten Parameter und Annahmen, die vor Erbringung eines Dienstes zur Berechnung der Emissionen verwendet werden, zu präzisieren. Gleiches gilt für andere relevante technische Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Emissionen oder der Aggregation von Datenelementen, falls die Verwendung dieser Parameter in der Methode nicht ausdrücklich klargestellt wird.
- (15) 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 Daten 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 kann ein Mitgliedstaat jedoch vorsehen, dass die Verwendung von Primärdaten für Beförderungsvorgänge in seinem Hoheitsgebiet durch Rechtsträger, deren Beschäftigtenzahl einen bestimmten im nationalen Recht festgelegten Schwellenwert überschreitet, vorgeschrieben ist, wenn der Verkehrsdienst in ihrem Hoheitsgebiet beginnt und endet. Um internationale Verkehrsdienste und die Entwicklung kleiner und mittlerer Unternehmen nicht zu behindern, sollte der Mitgliedstaat eine solche Anforderung nicht auf grenzüberschreitende Beförderungsvorgänge und Beförderungsvorgänge bei der Durchbeförderung durch sein Hoheitsgebiet oder auf kleine und mittlere Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission anwenden.
- (16) Um Sekundärdaten zu erhalten, könnten die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes anhand von Standardwerten oder modellierten Daten berechnet werden. Die Verwendung von Standardwerten und modellierten Daten sollte jedoch genaue und zuverlässige Informationen über die Treibhausgasemissionen eines bestimmten Verkehrsdienstes liefern; daher sollten diese Standardwerte festgelegt und modellierte Daten auf neutrale und objektive Weise auf der Grundlage vertrauenswürdiger Quellen und geeigneter Parameter entwickelt werden.

- (16a) Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und von Doppelberechnungen können Rechtsträger Primär- oder Sekundärdaten verwenden, die auf derselben Aggregationsebene erfasst wurden, wie sie in dieser Verordnung vorgeschrieben ist, und die als gemäß dieser Verordnung überprüft gelten oder die nach anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union von einer akkreditierten Stelle überprüft wurden.
- (17) Es sollte eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität eingerichtet werden, um die Vergleichbarkeit der bei der Anwendung dieser Verordnung erzielten Ergebnisse in Bezug auf die Treibhausgasemissionen zu verbessern. Die EU-Basisdatenbank sollte für jeden Verkehrsträger eine gesonderte Tabelle enthalten, und die Standarddaten zur Treibhausgasemissionsintensität im Seeverkehr sollten aus der Datenbank „Thetis-MRV“ oder der „FuelEU-Datenbank“ abgeleitet werden. Es sollten auch andere einschlägige Datenbanken und Datensätze, die von Dritten vorgehalten werden, zulässig sein, sofern sie einer technischen Qualitätsprüfung auf EU-Ebene unterzogen werden.
- (18) Bei der Festlegung der Treibhausgasemissionsintensität eines Verkehrsdienstes sind Treibhausgasemissionsfaktoren für Verkehrsenergeträger 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 EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren von Energieträgern eingerichtet werden.



- (18a) Die EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und die zentrale EU-Datenbank der Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren sollten insbesondere die Werte und Faktoren der Treibhausgasemissionsintensität enthalten, die von der Union oder im Interesse der Union auf internationaler Ebene vereinbart wurden. Angesichts der sektorspezifischen, nationalen und regionalen Besonderheiten der Standardwerte in der gesamten Union sollte die EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität jedoch die in den Mitgliedstaaten typischerweise verwendeten Fahrzeug- und Schiffstypen widerspiegeln. Diese Datenbank und die zentrale EU-Datenbank der Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren sollten auch die einzigartigen Merkmale in den einzelnen Mitgliedstaaten widerspiegeln.
- (19) Die Entwicklung und Pflege der EU-Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und Treibhausgasemissionsfaktoren sowie die technische Qualitätsprüfung externer Datenbanken und Datensätze, 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 dieses Teils der Verordnung zu leisten. Erforderlichenfalls können die Mitgliedstaaten der Europäischen Umweltagentur zusätzliche Angaben zur Verfügung stellen.
- (20) Modellerte Daten können verwendet werden, wenn sie auf einem Modell beruhen, das im Einklang mit der Referenzmethode und gegebenenfalls anderen Bestimmungen über die Verwendung von Sekundärdaten und Berechnungsinstrumenten gemäß dieser Verordnung erstellt wurde.



- (21) Nach der Verordnung (EU) 2015/757<sup>9</sup> und der Richtlinie 2003/87/EG<sup>10</sup> müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen bzw. Luftfahrzeugen erfasst, berechnet und jährlich übermittelt werden. Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Richtlinie 2003/87/EG ergänzen bis zu einem gewissen Grad die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Erzeugung von Daten über den Kraft- bzw. Brennstoffverbrauch, die als Input für die Quantifizierung der Emissionen von Verkehrsdiensten – je nach der zurückgelegten Entfernung oder der insgesamt beförderten Ladung – dienen. Eingabedaten zu den von Verkehrsdiensten verursachten Treibhausgasemissionen können sich auch aus der Umsetzung anderer Rechtsrahmen, z. B. der Verordnung (EU) 2019/1242<sup>11</sup> und der Verordnung (EU) 2019/631<sup>12</sup> oder der Verordnung (EU) 2023/1805<sup>13</sup>, ergeben. Die Kommission sollte die Vereinbarkeit und Kohärenz der vorliegenden Verordnung mit bestehenden Rechtsvorschriften der Union und künftigen Initiativen sicherstellen. Insbesondere könnte der bevorstehende [Vorschlag über den Zugang zu Fahrzeugdaten] die Nutzung von Primärdaten fördern.
- (22) 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.

---

<sup>9</sup> Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen 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](#)).

<sup>10</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates ([ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32](#)).

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-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](#)).

<sup>12</sup> Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR) ([ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13](#)).

<sup>13</sup> Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (Text von Bedeutung für den EWR) ([ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48](#)).

- (23) Alle aufgeschlüsselten Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, die für gewerbliche oder regulatorische Zwecke im Einklang mit dem Anwendungsbereich 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 erstellt wurden. Gegebenenfalls können zusätzliche Datenelemente hinzugefügt werden, die anderen als den in dieser Verordnung festgelegten Zwecken dienen.
- (23a) Die Offenlegung von Informationen über Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes ist von wesentlicher Bedeutung, um eine fundierte Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger zu fördern. Informationen über Treibhausgasemissionen können jedoch in hinreichend begründeten Fällen nach Erbringung des Verkehrsdienstes offengelegt werden, in denen die Kommunikation zwischen Unternehmen ein höheres Maß an Detailliertheit der Informationen erfordert, insbesondere im Zusammenhang mit Logistikketten und Vertragsverhältnissen mit Unterauftragnehmern.
- (24) Um die Konformität mit den Anforderungen dieser Verordnung nachzuweisen, sollte ein Rechtsträger, der Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes berechnet und offenlegt, Belege über die jeweiligen Ausgabedaten erstellen können. Die Belege sollten gemäß den in der Norm EN ISO 14083:2023 festgelegten Vorschriften für die Berichterstattung auf der Ebene der Verkehrsdienste erstellt werden und auf Ersuchen einer zuständigen Behörde, z. B. einem Gericht, oder, wenn dies im Rahmen gesonderter Vereinbarungen, z. B. innerhalb von Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen, vorgeschrieben ist, anderen Dritten zur Verfügung stehen.

- (25) Sofern keine gesonderten Vereinbarungen gelten, sollte ein Datenmittler, der von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen relevanten juristischen oder natürlichen Person 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 Anstrengungen unternehmen, um zu verhindern, dass ungenaue oder falsche Informationen weitergegeben werden, und die Vorschriften in Bezug auf die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen, die Kommunikation und die Transparenz einhalten. Darüber hinaus sollte der Datenmittler die Quelle der Informationen angeben, um die Identifizierung des jeweiligen Informationsanbieters zu ermöglichen.
- (26) Externe Berechnungsinstrumente, die 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 eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten. Um insbesondere die Durchführung dieser Verordnung durch KMU zu erleichtern, die Komplexität der Berechnung zu begrenzen und den administrativen und finanziellen Aufwand für KMU zu verringern, eine einheitliche Durchführung bei der Erfassung der typischsten Dienstleistungen zu erreichen und die Datentransparenz zu erhöhen, sollte die Kommission Berechnungsinstrumente für die Erstellung von Ausgabedaten entwickeln.
- (27) Ein ordnungsgemäß konzipiertes System zur Überprüfung der Konformität der auf dem Markt offengelegten Treibhausgasemissionsausgabedaten und der zugrunde liegenden Berechnungsverfahren mit den Anforderungen dieser Verordnung dürfte das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Genauigkeit dieser Daten erheblich stärken. Rechtsträger, die die Konformitätsbewertung erfolgreich durchlaufen haben, sollten Anspruch auf einen Konformitätsnachweis haben, der in der gesamten Union anerkannt ist. Wurden Primärdaten verwendet, sollte dies im Konformitätsnachweis ausdrücklich erwähnt werden, vor allem um Anreize dafür zu schaffen, dass alle von den Vorschriften dieser Verordnung betroffenen Rechtsträger Primärdaten erheben und verwenden.

- (28) 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 Unternehmen möchten einen entsprechenden 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.
- (29) Wurden Daten zu Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten bereits gemäß spezifischen Vorschriften geprüft, die in anderen Rechtsakten der Union festgelegt sind, einschließlich – für den Luftverkehr – der Richtlinie 2003/87 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sowie – für den Seeverkehr – der Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG oder der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen, zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, sollten die betreffenden Daten als nach der vorliegenden Verordnung überprüft gelten.
- (29a) Um die Kohärenz der Erfassung der Treibhausgasemissionen von Luftverkehrsdiensten in den Rechtsvorschriften der Union zu wahren, können Daten über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, die in Datenbanken, die gemäß anderen EU-Rechtsakten im Verkehrssektor eingerichtet werden, aufgenommen werden oder gemäß solchen Rechtsakten, wie etwa der Verordnung (EU) 2023/2405 und den auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten, verwendet werden müssen, unter den in jenen Rechtsakten festgelegten Bedingungen auf die mit der vorliegenden Verordnung festgelegten Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten gestützt werden.

- (30) Damit diese Verordnung effizient funktionieren kann, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf 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 Rechtsetzung<sup>14</sup> 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.
- (31) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die an das Europäische Komitee für Normung gerichteten Anträge zur Überarbeitung der Norm EN ISO 14083:2023, den Ausschluss der Anwendung bestimmter Änderungen oder Bestandteile dieser Norm, die Verwendung von Primär- oder Sekundärdaten, die von einer akkreditierten Stelle im Rahmen anderer geltender Rechtsvorschriften der Union überprüft wurden, die Festlegung anwendbarer Datenmessgrößen für Ausgabedaten über Treibhausgasemissionen, die Präzisierung der Referenzmethode zur Festlegung von Vorschriften über die Durchführung der technischen Qualitätsprüfung externer Datenbanken von Standardwerten, die Ausarbeitung und Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten und die Überprüfung der Treibhausgasemissionsdaten sowie auf die Ergänzung der Liste der Messgrößen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> ausgeübt werden.

---

<sup>14</sup> 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](#)).

<sup>15</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren ([ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13](#)).

- (32) Die Vergleichbarkeit der Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten und eine beschleunigte Einführung der Erfassung von Treibhausgasemissionen in den Unternehmen sind keine Ziele, die von den Mitgliedstaaten ausreichend verwirklicht werden können, ohne zu riskieren, dass im Binnenmarkt Bürokratie entsteht und die Unternehmen mit zusätzlichen Kosten und Verwaltungslasten konfrontiert werden. Diese Ziele sind vielmehr aufgrund der Netzeffekte eines gemeinsamen Handelns der Mitgliedstaaten auf Unionsebene besser zu verwirklichen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.
- (33) Zur Verwirklichung des grundlegenden Ziels, das darin besteht, Anreize für Verhaltensänderungen bei Unternehmen und Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und dadurch die Treibhausgasemissionen verringert werden, ist es im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten festzulegen. Die vorliegende Verordnung geht entsprechend Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (34) Im Rahmen der Bewertung dieser Verordnung sollte die Kommission prüfen, ob es notwendig und machbar ist, in die Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen Prozesse für den Bau, die Wartung und das Abwracken von Fahrzeugen oder Umladungs- sowie Ein- oder Ausladungsausrüstung aufzunehmen, um vollständig lebenszyklusbasierte Treibhausgasemissionen zu ermitteln, da ein Ansatz für den vollständigen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck (lebenszyklusbasierte THG-Emissionen), wie im Weißbuch zum Verkehr aus dem Jahr 2011 und in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vom Dezember 2020 vorgesehen, die Einbeziehung der vorgelagerten Kette und der Emissionen am Ende des Lebenszyklus erfordert. Darüber hinaus sollte die Kommission prüfen, ob es notwendig und machbar ist, die Berichterstattung zu Informationen gemäß der Norm EN ISO 14083:2023 verbindlich vorzuschreiben —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL 1

### ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

#### *Artikel 1*

#### *Gegenstand*

Diese Verordnung enthält Vorschriften für die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union.

#### *Artikel 2*

#### *Anwendungsbereich*

Diese Verordnung gilt insbesondere für

- (a) Rechtsträger, die Güter- und Personenverkehrsdienste in der Union erbringen oder organisieren und die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union berechnen und aufgeschlüsselte Informationen über die betreffenden Emissionen an Dritte weitergeben,
- (b) Entwickler von Berechnungsinstrumenten,
- (c) Entwickler von Datenbanken Dritter und
- (d) Konformitätsbewertungsstellen, die für Überprüfungs- und Zertifizierungstätigkeiten zuständig sind.

Diese Verordnung gilt für die Berechnung und Offenlegung von Daten, wenn diese Daten auf vertraglicher oder freiwilliger Basis berechnet und offengelegt werden oder wenn eine solche Berechnung und Offenlegung nach geltendem nationalem Recht oder Unionsrecht vorgeschrieben ist.



## Artikel 3

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke der Anwendung 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 CO<sub>2</sub>-Äquivalents;
- (3) „CO<sub>2</sub>-Äquivalent (CO<sub>2</sub>-Äq)“ eine Einheit zum Vergleich des Strahlungsantriebs eines Treibhausgases mit dem von CO<sub>2</sub>;
- (4) „Erfassung von Treibhausgasemissionen“ die Maßnahmen, die durchgeführt werden, um Treibhausgasemissionen – durch Messung und Berechnung – zu quantifizieren und um über Treibhausgasemissionen zu berichten;
- (5) „Verkehrsdienst“ die Verbringung von Gütern oder Personen von einem Ausgangs- zu einem Bestimmungsort; ein Verkehrsdienst kann ein oder mehrere Verkehrskettenelemente umfassen, nämlich einen oder mehrere Beförderungsvorgänge und/oder einen oder mehrere Verkehrsknotenvorgänge;
- (6) „Beförderungsvorgang“ den Einsatz eines Fahrzeugs zur Beförderung von Personen und/oder Gütern;
- (7) „Verkehrsknotenvorgang“ einen Vorgang zum Transfer von Gütern oder Personen durch einen Verkehrsknoten;
- (8) „Fahrzeug“ ein Mittel zur Beförderung von Personen und/oder Gütern, unabhängig vom Verkehrsträger;



- (9) „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;
- (10) „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;
- (11) „Offenlegung von Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes“ die Weitergabe aufgeschlüsselter Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes durch einen betroffenen Rechtsträger oder einen Datenmittler an Dritte im Rahmen der Erbringung des Dienstes, der Information über den Dienst oder der Vermarktung des Dienstes, und zwar entweder vor oder nach dessen Erbringung;
- (12) „betroffener Rechtsträger“ einen Rechtsträger, der die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union berechnet und Informationen über diese Emissionen für gewerbliche oder regulatorische Zwecke an Dritte weitergibt;
- (13) „Datenmittler“ eine juristische oder natürliche Person, die auf der Grundlage gesonderter rechtlicher, vertraglicher oder sonstiger einschlägiger Vereinbarungen Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt und offenlegt;
- (14) „Treibhausgastätigkeit“ eine Tätigkeit, die eine Treibhausgasemission zur Folge hat;
- (15) „Treibhausgastätigkeitsdaten“ das quantitative Maß für eine Treibhausgastätigkeit;
- (16) „Treibhausgasemissionsintensität“ den Koeffizienten, der die Daten einer bestimmten Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;
- (17) „Treibhausgasemissionsfaktor“ den Koeffizienten, der eine Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;

- (18) „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen“ die Emissionen, die den Treibhausgaswirkungen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug entsprechen, einschließlich Emission aus Verkehrsknoten und Kühlmitteln. Für den See- und den Luftverkehrssektor bezeichnet dies Well-to-Wake-Treibhausgasemissionen;
- (19) „Tank-to-Wheel-Emissionen“ die Emissionen, die aus dem Energieverbrauch zum Antrieb eines Fahrzeugs entstehen; sie stellen eine Teilmenge der Well-to-Wheel-Emissionen dar. Für den See- und den Luftverkehrssektor bezeichnet dies Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionen;
- (20) „Energieträger“ einen Stoff oder Vorgang, der genutzt werden kann, um mechanische Arbeit oder Wärme zu erzeugen oder chemische oder physikalische Prozesse durchzuführen;
- (21) „Primärdaten“ den quantifizierten Wert eines Prozesses oder einer Tätigkeit, der sich aus einer direkten Messung oder einer Berechnung auf der Grundlage direkter Messungen ergibt;
- (22) „Sekundärdaten“ modellierte Daten oder Standardwerte, die die Anforderungen an Primärdaten nicht erfüllen, z. B. Daten aus Datenbanken und einschlägigen Veröffentlichungen, Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren aus nationalen Verzeichnissen, berechnete Daten, Schätzwerte oder andere repräsentative Daten und Daten aus stellvertretenden Prozessen oder Schätzwerten;
- (23) „Standardwert“ einen Sekundärdatenwert aus einer veröffentlichten Quelle, der standardmäßig verwendet wird, wenn keine Primärdaten oder modellierten Daten vorliegen;
- (24) „modellierte Daten“ Daten, 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;

- (25) „Ausgabedaten“ aufgeschlüsselte Daten über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, die unter Verwendung der in dieser Verordnung festgelegten Referenzmethode und Eingabedaten erstellt werden;
- (26) „Messgrößen“ ein Maß für die quantitative Bewertung;
- (27) „Belege für die Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes“ eine auf Anfrage auf der Ebene des Verkehrsdienstes erstellte Dokumentation gemäß EN ISO 14083:2023;
- (28) „Berechnungsinstrument“ eine Anwendung, ein Modell oder eine Software, die bzw. das eine automatische Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ermöglicht;
- (29) „externes Berechnungsinstrument“ ein Berechnungsinstrument, das von Dritten für eine breitere gewerbliche oder nichtgewerbliche Nutzung auf dem Markt bereitgestellt wird;
- (30) „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Konformitätsbewertungsstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 13 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates ([ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30](#)).

## KAPITEL II

### METHODE

#### Artikel 4

##### *Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten*

1. Die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten werden nach der Methode der Norm EN ISO 14083:2023 in der aktuellen Fassung, wie sie in den Vorschriften in Kapitel III dieser Verordnung angegeben ist, berechnet.
2. Die Kommission bewertet spätestens 36 Monate nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Datum, ob Komponenten der in Absatz 1 genannten Norm angepasst werden müssen.
3. Die Kommission kann von sich aus oder auf Ersuchen eines Mitgliedstaats eine Vereinbarkeitskontrolle durchführen, in deren Rahmen Änderungen der in Absatz 1 genannten Norm und die Notwendigkeit einer späteren Anpassung bewertet werden.
4. Abweichend von Absatz 1 ermittelt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten nach Artikel 17 die in Absatz 3 genannten Änderungen oder die in Absatz 2 genannten Komponenten, durch die ein offenkundiges Risiko entsteht, dass die betreffende Änderung oder Komponente mit den Zielen dieser Verordnung und anderen geltenden Unionsvorschriften unvereinbar ist und daher nicht gelten darf.
5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um das Europäische Komitee für Normung zu beauftragen, die in Absatz 1 genannte Norm zu überarbeiten, auch im Lichte der Ergebnisse der Bewertung gemäß Absatz 2 und der Vereinbarkeitskontrolle gemäß Absatz 3.

6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von ausführlichen Vorschriften zur einheitlichen Durchführung dieser Verordnung zu erlassen, um die in Absatz 1 genannte Referenzmethode zu präzisieren und damit sicherzustellen, dass die Anwendung der Methode auf dem Markt zu einem einheitlichen Vorgehen bei der Bestimmung geeigneter emissionsrelevanter Parameter für die Berechnung von Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes und gegebenenfalls anderer technischer Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Emissionen oder der Aggregation von Datenelementen, die in dieser Methode nicht ausdrücklich erläutert werden, führt.
7. Daten über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, die in gemäß anderen EU-Rechtsakten im Verkehrssektor eingerichtete Datenbanken aufzunehmen oder aufgrund solcher Rechtsakte zu verwenden sind, können unter den Bedingungen, die in den betreffenden Rechtsakten festgelegt sind, auf die in Absatz 1 genannten Normen und Vorschriften für die Verbuchung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten gestützt sein.

## KAPITEL III

### EINGABEDATEN UND QUELLEN

#### *Artikel 5*

##### *Verwendung von Primär- und Sekundärdaten*

1. Die in Artikel 2 Buchstabe a genannten Rechtsträger räumen der Verwendung von Primärdaten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes Vorrang ein.

Ein Mitgliedstaat kann vorsehen, dass die Verwendung von Primärdaten für Beförderungsvorgänge in seinem Hoheitsgebiet durch Rechtsträger, deren Beschäftigtenzahl einen bestimmten im nationalen Recht festgelegten Schwellenwert überschreitet, vorgeschrieben ist, wenn der Verkehrsdienst in ihrem Hoheitsgebiet beginnt und endet. Der Mitgliedstaat wendet eine solche Anforderung nicht auf grenzüberschreitende Beförderungsvorgänge – einschließlich der Durchbeförderung durch sein Hoheitsgebiet – und auf kleine und mittlere Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission<sup>17</sup> an.

---

<sup>17</sup> 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).

2. Die Verwendung von Sekundärdaten zur Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ist unter folgenden Bedingungen zulässig:
- (a) Die Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität stammen aus
    - (i) der EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität gemäß Artikel 6 Absatz 1;
    - (ii) von Dritten betriebenen Datenbanken und Datensätzen mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität gemäß Artikel 7;
  - (b) die standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren der Verkehrsenergieträger stammen aus der zentralen EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren gemäß Artikel 8;
  - (c) die modellierten Daten beruhen auf einem Modell, das nach der in Artikel 4 genannten Methode und gegebenenfalls nach den Bestimmungen in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 11 erstellt wurde.
3. Unbeschadet des Absatzes 1 Unterabsatz 2 des vorliegenden Artikels dürfen die in Artikel 2 Buchstabe a genannten Rechtsträger Primär- oder Sekundärdaten verwenden, die gemäß Artikel 13 Absatz 8 als überprüft gelten oder die nach anderen bestehenden Rechtsvorschriften der Union von einer akkreditierten Stelle gemäß Artikel 15a überprüft wurden, sofern diese Daten auf derselben Aggregationsebene verfügbar sind, wie sie in dieser Verordnung vorgeschrieben ist.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 17, mit denen detaillierte Vorschriften für die Voraussetzungen für die Anwendung des vorliegenden Absatzes festgelegt werden.

*EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität*

1. Die Kommission richtet mit fachlicher Unterstützung seitens der Europäischen Umweltagentur und erforderlichenfalls mit zusätzlichen und freiwilligen Beiträgen der Mitgliedstaaten vor dem [Datum: 42 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Emissionsintensität gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i – einschließlich Standardwerten für Fahrzeug- und Schiffstypen, die in der Regel in einigen oder allen Mitgliedstaaten verwendet werden – ein.

Diese Standardwerte müssen den standortbezogenen Ansatz gemäß der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Norm und gegebenenfalls einzigartige Merkmale in verschiedenen Mitgliedstaaten widerspiegeln.

Soweit verfügbar, muss die EU-Basisdatenbank die von der Union oder im Interesse der Union auf internationaler Ebene vereinbarten Treibhausgasemissionsintensitätswerte enthalten. Diese Werte werden als Standardwerte für die Berechnung und Offenlegung von Treibhausgasemissionen von Beförderungsvorgängen verwendet, bei denen mindestens eine Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten überquert wird, es sei denn, in der EU-Basisdatenbank sind genauere Standardwerte verfügbar.



(1a) Die EU-Basisdatenbank muss für jeden Verkehrsträger eine gesonderte Tabelle enthalten, insbesondere für die Standarddaten der Treibhausgasemissionsintensität im Seeverkehr. Die Standarddaten zur Treibhausgasemissionsintensität im Seeverkehr werden automatisch aus der Datenbank „Thetis-MRV“ abgeleitet und, falls anwendbar, durch andere Informationsquellen wie die gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1805 eingerichtete FuelEU-Datenbank ergänzt. Die Kommission stellt die Pflege, Aktualisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung der in Absatz 1 genannten Datenbank sicher, wobei sie dem Stand der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor, den in Absatz 1 aufgeführten Grundsätzen und neuen methodischen Ansätzen für die Berechnung von Treibhausgasemissionen Rechnung trägt. Die Kommission stellt die Vereinbarkeit und Kohärenz der Datenbank mit bestehenden Rechtsvorschriften der Union sicher. Die Kommission prüft mindestens einmal pro Jahr, ob die Datenbank aktualisiert werden muss.

Werden die in der Datenbank enthaltenen Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität aktualisiert, so stellt die Kommission unverzüglich sicher, dass diese Aktualisierung öffentlich zugänglich gemacht wird. In diesem Fall aktualisieren die Rechtsträger erforderlichenfalls die gemäß Artikel 9 erstellten Ausgabedaten vor Ablauf einer Frist von drei Jahren.

Die in Absatz 1 genannte Datenbank ist der Öffentlichkeit zur Abfrage und Nutzung der Standardwerte für die Emissionsintensität unentgeltlich und in allen EU-Amtssprachen zugänglich.

## Artikel 7

### *Von Dritten betriebene Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität*

1. Der Entwickler einer Datenbank oder eines Datensatzes gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii beantragt bei der Kommission eine technische Qualitätsprüfung der in der betreffenden Datenbank oder dem betreffenden Datensatz enthaltenen Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität. Die Kommission führt mit fachlicher Unterstützung der Europäischen Umweltagentur die technische Qualitätsprüfung gemäß den Anforderungen des Artikels 4 Absatz 1 dieser Verordnung durch.
2. Für die Verwendung von Sekundärdaten gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dürfen nur diejenigen Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Emissionsintensität herangezogen werden, die nach der technischen Qualitätsprüfung von der Kommission gemäß Absatz 1 eine positive Bewertung erhalten haben.
3. Die Verpflichtung nach Absatz 1 gilt ab dem [24 Monate nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Datum]. Eine positive Bewertung gemäß Absatz 2 ist zwei Jahre lang gültig.
4. Spätestens 48 Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 17, um detaillierte Vorschriften für die einheitliche Durchführung dieser Verordnung festzulegen, indem sie Vorschriften und Bedingungen für die Durchführung der in Absatz 1 genannten technischen Qualitätsprüfung und Bedingungen für eine positive Bewertung gemäß Absatz 2 festlegt.

## Artikel 8

### *Zentrale EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren*

1. Die Kommission richtet mit fachlicher Unterstützung durch die Europäische Umweltagentur und erforderlichenfalls mit zusätzlichen und freiwilligen Beiträgen der Mitgliedstaaten eine zentrale EU-Datenbank mit Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b ein, einschließlich Treibhausgasemissionsfaktoren für Energieträger, die in einigen oder allen Mitgliedstaaten verwendet werden.

Diese Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren müssen den standortbezogenen Ansatz in der Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen und, falls anwendbar, die einzigartigen Merkmale in verschiedenen Mitgliedstaaten widerspiegeln.

Soweit verfügbar, muss die zentrale EU-Datenbank die von der Union oder im Interesse der Union auf internationaler Ebene vereinbarten Treibhausgasemissionsfaktoren enthalten. Diese Emissionsfaktoren werden als Standard-Emissionsfaktoren für die Berechnung und Offenlegung von Treibhausgasemissionen von Beförderungsvorgängen verwendet, bei denen mindestens eine Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten überquert wird, es sei denn, in der zentralen EU-Datenbank sind genauere Standard-Emissionsfaktoren verfügbar.

2. Die Kommission stellt mit fachlicher Unterstützung durch die Europäische Umweltagentur die Pflege, Aktualisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung der in Absatz 1 genannten Datenbank sicher, wobei sie der Notwendigkeit von Aktualisierungen der Norm gemäß Artikel 4 Absatz 2, dem Stand der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor, den in Absatz 1 aufgeführten Grundsätzen und neuen methodischen Ansätzen für die Berechnung von Treibhausgasemissionen Rechnung trägt. Die Kommission stellt die Vereinbarkeit und Kohärenz der Datenbank mit bestehenden Rechtsvorschriften der Union sicher.

Werden die in der Datenbank enthaltenen Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren aktualisiert, so stellt die Kommission unverzüglich sicher, dass diese Aktualisierung öffentlich zugänglich gemacht wird. In diesem Fall aktualisieren die Rechtsträger erforderlichenfalls die gemäß Artikel 9 erstellten Ausgabedaten vor Ablauf einer Frist von drei Jahren.

3. Die in Absatz 1 genannte Datenbank ist der Öffentlichkeit zur Abfrage und Nutzung der Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren der Verkehrsenergieträger unentgeltlich und in allen EU-Amtssprachen zugänglich.

## KAPITEL IV

### AUSGABEDATEN UND TRANSPARENZ

#### *Artikel 9*

##### *Erstellung der Ausgabedaten für die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes*

1. Die Ausgabedaten werden anhand der Referenzmethode und mit den Eingabedaten gemäß den Artikeln 4 bis 8 dieser Verordnung erstellt.
2. Die Ausgabedaten können unter Verwendung von Berechnungsinstrumenten erstellt werden. Zu diesem Zweck dürfen nur gemäß Artikel 11 zertifizierte externe Berechnungsinstrumente oder das in Absatz 3 genannte Instrument verwendet werden.
3. Vor dem [36 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erarbeitet die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 17 ein Berechnungsinstrument für die Erstellung von Ausgabedaten.
4. Die in Absatz 2 genannten Instrumente können zur Berechnung von Messgrößen oder anderen Daten verwendet werden, die in gemäß anderen EU-Rechtsakten im Verkehrssektor eingerichtete Datenbanken aufzunehmen sind, und zwar unter den in den betreffenden Rechtsakten festgelegten Bedingungen.
5. Die Ausgabedaten bestehen mindestens aus der Gesamtmasse an Kohlendioxidäquivalent (CO<sub>2</sub>-Äq) je Verkehrsdienst und – in Bezug auf eine Art des betroffenen Verkehrsdienstes – aus den anwendbaren Datenmessgrößen für Treibhausgasemissionsausgabedaten, wie sie in der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Norm empfohlen und gemäß Unterabsatz 2 des vorliegenden Absatzes festgelegt sind.

Um die einheitliche Anwendung von Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes zu gewährleisten, legt die Kommission im Wege von gemäß Artikel 17 erlassenen Durchführungsrechtsakten die dort genannten Datenmessgrößen für den Güterverkehr, den Durchsatz der Güternotenpunkte, den Personenverkehr und den Durchsatz der Personennotenpunkte fest. Zu diesem Zweck berücksichtigt die Kommission die Koeffizienten für die Treibhausgasemissionsintensität, wie sie in der in Artikel 4 Absatz 1 aufgeführten Norm festgelegt sind.

## Artikel 10

### *Kommunikation und Transparenz*

1. Die betroffenen Rechtsträger legen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes die Ausgabedaten in klarer und eindeutiger Form offen. In hinreichend begründeten Fällen können Ausgabedaten nach der Erbringung des Verkehrsdienstes offengelegt werden. Bei der Offenlegung von Ausgabedaten fügen die betroffenen Rechtsträger der die Offenlegung begleitenden Mitteilung die Erklärung „Treibhausgasemissionen berechnet gemäß der Verordnung [Verweis auf diese Verordnung] des Europäischen Parlaments und des Rates“ in mindestens einer der Amtssprachen der EU und, soweit möglich, in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Verkehrsdienst erbracht wird, bei.
2. Werden Ausgabedaten von einem Datenmittler auf der Grundlage gesonderter Vereinbarungen erhoben und offengelegt, so gelten die Vorschriften in Absatz 1 und Artikel 9 Absatz 5. Legt der Datenmittler Ausgabedaten offen, so verweist er auf die Quelle dieser Daten.
3. Werden Primärdaten im Sinne des Artikels 5 Absatz 1 verwendet, so sind die betroffenen Rechtsträger berechtigt, diesen Umstand Dritten mitzuteilen, sofern die Verwendung der Primärdaten im Rahmen des Überprüfungsprozesses gemäß den Artikeln 12 und 13 bestätigt wurde.

4. Die betroffenen Rechtsträger müssen Belege darüber vorlegen können, wie die Ausgabedaten erstellt wurden. Die Belege werden gemäß den Anforderungen der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Referenzmethode erstellt und
- (a) dienen als Grundlage für die Überprüfung gemäß den Artikeln 12 und 13;
  - (b) werden auf Ersuchen einer nach nationalem Recht oder Unionsrecht benannten zuständigen Behörde oder im Falle gesonderter rechtlicher oder vertraglicher Vereinbarungen 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.
5. Die Ausgabedaten und die entsprechenden Belege gemäß Absatz 4 müssen in klarer und eindeutiger Form in mindestens einer der Amtssprachen der Union erstellt werden. Soweit möglich, werden sie in Form eines Weblinks, eines QR-Codes oder in gleichwertiger Form zugänglich gemacht.



6. Personenbezogene Daten werden im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> verarbeitet.
7. Jeder Empfänger der Ausgabedaten und der entsprechenden Belege gemäß Absatz 4 trifft Maßnahmen, um die Vertraulichkeit relevanter Geschäftsdaten, die gemäß dieser Verordnung verarbeitet und übermittelt werden, zu gewährleisten und sicherzustellen, dass diese Daten nur mit entsprechender Ermächtigung abgerufen, verarbeitet und offengelegt werden können.

---

<sup>18</sup> 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 11.5.2023, S. 1](#)).

## KAPITEL V

### ERGÄNZENDE MAßNAHMEN

#### Artikel 11

##### *Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten*

1. Externe Berechnungsinstrumente gemäß Artikel 9 Absatz 2 müssen von einer Konformitätsbewertungsstelle gemäß Artikel 14 zertifiziert werden.
2. Der Entwickler des Berechnungsinstruments muss bei einer Konformitätsbewertungsstelle die Bewertung der Konformität des Berechnungsinstruments mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 beantragen. Bei einer positiven Bewertung stellt die Konformitätsbewertungsstelle eine Bescheinigung über die Konformität des Berechnungsinstruments mit dieser Verordnung aus. Bei einer negativen Bewertung nennt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung.
3. Die Konformitätsbewertungsstelle führt eine auf dem neuesten Stand zu haltende Liste der von ihr zertifizierten Berechnungsinstrumente und der Berechnungsinstrumente, deren Zertifizierung sie widerrufen oder ausgesetzt hat. Sie veröffentlicht die Liste auf ihrer Website und teilt der Kommission unverzüglich die Adresse dieser Website mit.
4. Die Bescheinigung hat eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren.
5. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer offiziellen Website eine Liste aller gemäß den Absätzen 1 und 2 zertifizierten Berechnungsinstrumente.
6. Die Kommission erlässt gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften für die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten und die entsprechende Bescheinigung über die Konformität, einschließlich Vorschriften über Verlängerung, Aussetzung und Widerruf der Zertifizierung.

## KAPITEL VI

### ÜBERPRÜFUNG VON TREIBHAUSGASEMISSIONSDATEN UND ENTSPRECHENDEN BERECHNUNGSVERFAHREN

#### Artikel 12

##### *Umfang der Überprüfung*

1. Die Ausgabedaten gemäß Artikel 9 werden auf ihre Konformität mit den Anforderungen der Artikel 4, 5 und 9 der vorliegenden Verordnung überprüft.
2. Absatz 1 gilt für die in Artikel 2 Buchstabe a genannten betroffenen Rechtsträger, ausgenommen Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen gemäß der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission<sup>19</sup>. Bei Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen kann die Überprüfung gemäß dieser Verordnung auf deren Ersuchen erfolgen.

#### Artikel 13

##### *Überprüfungstätigkeiten und Überprüfungsverfahren*

1. Die in Artikel 14 genannte Konformitätsbewertungsstelle überprüft die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Methodentreue und Richtigkeit der von einem betroffenen Rechtsträger offengelegten Ausgabedaten.
2. Die Konformitätsbewertungsstelle überprüft die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 4, 5 und 9 auf der Grundlage der in Artikel 10 Absatz 4 genannten Belege. Die Überprüfung erstreckt sich auf
  - (a) die verwendete Berechnungsmethode;

---

<sup>19</sup> 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).

- (b) die Quelle(n) der für die Berechnung verwendeten Eingabedaten;
- (c) die Richtigkeit der durchgeführten Berechnung;
- (d) die verwendeten Messgrößen.
3. Werden externe Berechnungsinstrumente verwendet, so berücksichtigt die Konformitätsbewertungsstelle die jeweilige Bescheinigung über die Konformität gemäß Artikel 11 Absatz 2.
4. Werden bei der Überprüfung falsche Berechnungen oder Verstöße gegen die Artikel 4, 5 oder 9 festgestellt, so teilt die Konformitätsbewertungsstelle dies dem betroffenen Rechtsträger zeitnah mit. Der betroffene Rechtsträger korrigiert daraufhin die Berechnungen oder behebt die Verstöße, damit das Überprüfungsverfahren abgeschlossen werden kann.
5. Der betroffene Rechtsträger übermittelt der Konformitätsbewertungsstelle alle zusätzlichen Informationen, die zur Durchführung der Überprüfungsverfahren erforderlich sind. Die Konformitätsbewertungsstelle kann während des Überprüfungsverfahrens 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 jeweiligen Anforderungen dieser Verordnung bestätigt wird.
7. Die betreffende Konformitätsbewertungsstelle erstellt eine Liste der Rechtsträger, bei denen die Überprüfung gemäß dem vorliegenden Artikel durchgeführt wurde, und hält die Liste auf dem neuesten Stand. Bis zum 31. März jedes Jahres übermittelt die Konformitätsbewertungsstelle der Kommission diese Liste.

8. Wurden Ausgabedaten bereits im Rahmen anderer Rechtsakte der Union mit spezifischen Vorschriften für die Bewertung der Überprüfung von Ausgabedaten überprüft, sodass die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung sichergestellt ist, so gelten die betreffenden Daten als gemäß dem vorliegenden Artikel überprüft.
9. Die Kommission erlässt gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für die Überprüfung der Ausgabedaten und den entsprechenden Konformitätsnachweis. Diese Vorschriften müssen Bestimmungen über die Belege gemäß Artikel 10 Absatz 4 und die Kommunikationsrechte im Zusammenhang mit der Verwendung von Primärdaten gemäß Artikel 10 Absatz 3 enthalten.

## *KAPITEL VII*

### *AKKREDITIERUNG*

#### *Artikel 14*

##### *Konformitätsbewertungsstellen*

1. Die Konformitätsbewertungsstellen müssen für die Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 akkreditiert werden.
2. Die Konformitätsbewertungsstelle muss von jedem Rechtsträger, der Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 beantragt, unabhängig sein.
3. Die Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und das für die Durchführung der Überprüfungsaufgaben zuständige Personal dürfen keine Tätigkeiten ausüben, die die Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihre Integrität in Bezug auf die Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten beeinträchtigen könnten.
4. Die Konformitätsbewertungsstelle und ihr Personal führen die Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz durch und dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihr Urteil oder das Ergebnis ihrer Überprüfungstätigkeiten 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 Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten, 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 Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten Zugang erhält.
7. Überträgt eine Konformitätsbewertungsstelle bestimmte mit den Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten verbundene Aufgaben an einen Unterauftragnehmer oder ein Tochterunternehmen, so bleibt sie, unabhängig von dessen Niederlassungsort, uneingeschränkt für die übertragenen Aufgaben verantwortlich und muss daher unter anderem die Qualifikation des Unterauftragnehmers bzw. des Tochterunternehmens und die von ihm ausgeführten Arbeiten überwachen und bewerten.

## Artikel 15

### Akkreditierungsverfahren

1. Die Konformitätsbewertungsstellen gemäß Artikel 14 Absatz 1 müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert werden.
2. Jeder Mitgliedstaat benennt eine Behörde, die eine Liste der akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen auf dem aktuellen Stand hält. 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 wahrgenommen wird.
3. Bis zum 31. März jedes Jahres übermittelt die nationale Akkreditierungsstelle der Kommission die Liste der akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen zusammen mit allen relevanten Kontaktdaten.
4. Unbeschadet des Artikels 15a wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen festzulegen.



## *Artikel 15a*

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

1. Für den Seeverkehrssektor können die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2023/1805 und den auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten oder gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) 2015/757 und den auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten akkreditierten Prüfstellen die Aufgaben von Konformitätsbewertungsstellen nach der vorliegenden Verordnung wahrnehmen. Diese Prüfstellen gelten als nach den Artikeln 14 und 15 der vorliegenden Verordnung akkreditiert.
2. Für den Luftverkehrssektor können die gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2003/87/EG und den auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten akkreditierten Prüfstellen die Aufgaben der Konformitätsbewertungsstellen gemäß der vorliegenden Verordnung wahrnehmen. Diese Prüfstellen gelten als gemäß den Artikeln 14 und 15 der vorliegenden Verordnung akkreditiert.

## KAPITEL VIII

### ÜBERTRAGENE BEFUGNISSE UND DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE

#### Artikel 16

##### *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 15 Absatz 4 wird der Kommission ab dem [ABL.: bitte Datum einfügen – Inkrafttreten dieser Verordnung] für unbestimmte Zeit übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 15 Absatz 4 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. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 15 Absatz 4 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 17*

#### *Ausschussverfahren*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

## KAPITEL IX

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 18*

##### *Bericht und Überprüfung*

Bis zum [ABl.: bitte Datum einfügen – fünf Jahre nach dem Beginn der Anwendung der 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, einschließlich einer Bewertung der Notwendigkeit eines vollständigen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck-Konzepts und Vorschlägen für angemessene weitere Maßnahmen.

#### *Artikel 18a*

##### *Leitlinien*

Mindestens ein Jahr vor dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Zeitpunkt erlässt die Kommission – unter Berücksichtigung auf nationaler Ebene erlassener bestehender Leitlinien – Leitlinien, um die breite Anwendung der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Norm zu fördern und kleine und mittlere Unternehmen bei der Durchführung der vorliegenden Verordnung zu unterstützen. Diese Leitlinien werden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

## *Artikel 19*

### *Inkrafttreten und Anwendung*

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
2. Sie gilt ab dem [ABL.: bitte Datum einfügen – 60 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung].
3. Artikel 4 Absätze 5 und 6, Artikel 6 Absatz 1, Artikel 7 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 6, Artikel 13 Absatz 9 und Artikel 15 Absatz 4 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*      *Im Namen des Rates*

*Der Präsident / Die Präsidentin*

*Der Präsident / Die Präsidentin*

---