C/2025/1313

13.3.2025

P9_TA(2024)0205

Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(C/2025/1313)

Das Europäische Parlament,

— unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0441),

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und die Artikel 91 Absatz 1 und 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0305/2023),

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

— unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

— unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

— gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,

— unter Hinweis auf die gemeinsamen Beratungen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus gemäß Artikel 58 der Geschäftsordnung,

— unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0070/2024),

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;

3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

([1]) ABl. C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) Noch nicht im *Amtsblatt* veröffentlicht.

P9_TC1-COD(2023)0266

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 10. April 2024 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2024/... 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 ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

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 fairer und inklusiver Übergang sichergestellt,*** das stetige Wachstum ***aufrechterhalten*** und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie ~~aufrechterhalten~~***gestärkt*** werden ~~müssen~~***muss***. **[Abänd. 1]**

(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 ***den CO2-Fußabdruck bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu senken,*** 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 ([3]) für den Verkehrssektor sowie den Zielen des Europäischen Klimagesetzes beitragen. **[Abänd. 2]**

(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. ***Tatsächlich sehen sich KMU, die sich dafür entscheiden, ihre Treibhausgasemissionen zu erfassen, mit einem unverhältnismäßig höheren finanziellen und bürokratischen Aufwand konfrontiert.*** **[Abänd. 3]**

(4) Im Jahr 2011 nahm die Europäische Kommission das Weißbuch Verkehr ([4]) 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 den CO_2-Fußabdruck von Verkehr und Logistik erheblich zu verringern.

([1]) [ABl. C … vom …, S. ….]
([2]) [ABl. C … vom …, S. ….]
([3]) ~~Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).~~
([4]) WEIßBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 144 endgültig).

(5) In der ***Mitteilung der Kommission über die*** Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ([5]) vom Dezember 2020 wird auf Anreize verwiesen, die in allen Verkehrsträgern und auch verkehrsträgerübergreifend zur Wahl der nachhaltigsten Verkehrsmittel führen sollen***, wobei der Schwerpunkt auf einer Verlagerung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs auf die Schiene liegt, einschließlich konkreter Ziele für beides, zumal im Unionsrecht – in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates*** ([6]) **– *konkrete Beiträge für die Rolle des Verkehrssektors bei der Verwirklichung des verbindlichen Ziels, die Nettotreibhausgasemissionen der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken und bis spätestens 2050 gesamtwirtschaftliche Klimaneutralität zu erreichen, festgelegt sind***. 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~~***CO2***-Fußabdrucks der von ihnen gewählten Verkehrsmittel zu liefern und die Nachfrage von Endnutzern und Verbrauchern nach nachhaltigeren Beförderungs- und Mobilitätslösungen***, auch bei Paketzustellungen,*** zu erhöhen und gleichzeitig Grünfärberei (Greenwashing) zu vermeiden. **[Abänd. 4]**

(5a) Die meisten mit Verkehr und Logistik verbundenen Treibhausgase werden während des Fahrzeugbetriebs, der Herstellung eines Energieträgers und der Fahrzeugherstellung ausgestoßen. **[Abänd. 5]**

(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 ***Verkehrsunternehmen in der EU und Verkehrsunternehmen aus Drittländern,*** Verkehrsträger, Verkehrssegmente und nationalen Netze der Union gewährleisten. Sie sollten auch dazu beitragen, Anreize für Verhaltensänderungen bei ***öffentlichen Einrichtungen,*** Unternehmen und ***anderen*** Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und die Treibhausgasemissionen dadurch verringert werden. **[Abänd. 6]**

(7) Mit dieser Verordnung ***sollte ein Referenzrahmen für die Offenlegung von Treibhausgasemissionen auf freiwilliger oder vertraglicher Basis oder aufgrund von Verpflichtungen gemäß dem Unionsrecht und dem nationalen Recht geschaffen werden. Mit ihr*** 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. ***Beim elektronischen Handel und bei Paketzustellungen würde er die Einhaltung der Anforderung erleichtern, zusammen mit den aktuellen Informationen über den voraussichtlichen Liefertermin und den entsprechenden Preis die mit den einzelnen Optionen verbundenen Emissionen anzugeben.*** **[Abänd. 7]**

(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. ***Um sicherzustellen, dass alle einschlägigen Verkehrsdienste erfasst werden, und im Interesse gleicher Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen aus der EU und Verkehrsunternehmen aus Drittländern sollte diese Verordnung für Verkehrsdienste gelten, deren Ausgangs- und deren Endpunkt zwar außerhalb des Gebiets der Union liegen, die jedoch in der Union halten, um Fahrgäste zu- oder aussteigen zu lassen oder Güter ein- oder abzuladen.*** **[Abänd. 8]**

(9) Diese Verordnung sollte ~~nicht~~ für Datenmittler gelten, die beispielsweise multimodale digitale Mobilitätsdienste***, digitale Navigationsdienste und Dienste im Bereich der Reiseroutenplanung*** anbieten~~, bei denen sie~~ ***und die*** Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten ~~nicht direkt~~ berechnen, ~~sondern lediglich~~***und zwar auch dann, wenn sie*** Informationen über diese Emissionen ~~offenlegen~~***kombinieren***, die von einem betroffenen Rechtsträger oder einer sonstigen relevanten juristischen oder natürlichen Person bereitgestellt werden. ~~Die~~ Datenmittler***, die Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nicht berechnen, sondern lediglich Informationen über diese Emissionen offenlegen,*** sollten ~~jedoch~~ an die einschlägigen Vorschriften über die Übermittlung und Transparenz der offengelegten Treibhausgasemissionsdaten gebunden sein, um die ***verkehrsträgerübergreifende*** Vergleichbarkeit dieser Daten auf dem Markt zu gewährleisten. **[Abänd. 9]**

([5]) ~~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).~~

([6]) ***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).***

(9a) Datenmittler, die multimodale digitale Mobilitätsdienste anbieten, stellen Verbrauchern verschiedene Auswahlmöglichkeiten auf der Grundlage der Reisezeit, der damit verbundenen Kosten und der Verkehrsträger bereit. Diese Datenmittler sollten auch in der Lage sein, den Verbrauchern Informationen über die Treibhausgasemissionen einer bestimmten Reise zur Verfügung zu stellen. Daher sollten betroffene Rechtsträger oder andere einschlägige juristische oder natürliche Personen verpflichtet werden, diese Informationen den Datenmittlern zur Verfügung zu stellen. **[Abänd. 10]**

(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 ([7]) und der Verordnung über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen ([8]). 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.

(10a) Alle Aussagen, die auf der Grundlage von gemäß dieser Verordnung gemeldeten Ausgabedaten getroffen werden, sollten vollständig im Einklang mit der Richtlinie (EU) (…)/(…) über die Begründung ausdrücklicher Umweltaussagen und die diesbezügliche Kommunikation (Richtlinie über Umweltaussagen) sowie mit der Richtlinie (…)/(...) 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 bessere Informationen stehen. **[Abänd. 11]**

(11) Eine geeignete Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen ***von Verkehrsdiensten*** 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 – ***insbesondere für KMU*** – 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. **[Abänd. 12]**

(12) Die vom Europäischen Komitee für Normung ([9]) im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 ~~wurde~~***sollte*** als Referenzmethode für die Berechnung der ~~Treibhausgasemissionen~~***Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen*** von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung ~~gewählt~~***herangezogen werden***. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung ***einschließlich einer raschen Markteinführung und der Vergleichbarkeit der Daten*** relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel", bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden. **[Abänd. 13]**

(12a) Die Norm EN ISO 14083:2023 hat ihre Grenzen, wobei insbesondere auf die Schwachstelle hinzuweisen ist, dass in ihr nicht alle Treibhausgasemissionen des Lebenszyklus von Verkehrsdiensten berücksichtigt werden. Die Kommission sollte deshalb die Möglichkeit prüfen, den Anwendungsbereich der Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in naher Zukunft auszuweiten, um die Berechnung und Berichterstattung in Bezug auf die Lebenszyklustreibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten zu ermöglichen. Bei der künftigen Methode sollten die zunehmende Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge und die Bestimmungen von Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission laufenden Bemühungen wie der ISO-Norm 14067:2018 und den im internationalen System für Umweltproduktdeklarationen festgelegten Produktkategorieregeln für Verkehrsdienste Rechnung tragen. **[Abänd. 14]**

(12b) Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Komitee für Normung und den nationalen Normungsgremien der Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission im Verkehrssektor unentgeltlich Zugang zu der ISO-Norm 14083:2023 bzw. zu der gleichwertigen europäischen Norm EN ISO 14083 gewährt wird. Die Normen sollten sowohl in ihrer verbindlichen Fassung als auch in allen Amtssprachen der Union verfügbar sein, um diese Verordnung allen, die ihr unterliegen, uneingeschränkt zugänglich zu machen. **[Abänd. 111]**

([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).

([8]) 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).

([9]) https://www.cencenelec.eu

***(12c) Gemäß Artikel 2 EUV gründet sich die Europäische Union auf den Grundsatz der Rechtsstaatlichkeit, was es erforderlich macht, dass alle natürlichen und juristischen Personen in der Union freien Zugang zum Unionsrecht haben, und dass die Einzelnen ihre Rechte und Pflichten eindeutig erkennen können (Urteil vom 22. Februar 2022 in der Rechtssache C-160/20, Stichting Rookpreventie Jeugd u. a., Rn. 41). Dieser freie Zugang muss es insbesondere jeder Person, die durch Rechtsvorschriften geschützt werden soll, ermöglichen, innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen zu überprüfen, ob die Personen, an die sich die Rechtsvorschriften richten, diese tatsächlich einhalten. Daher kann eine harmonisierte Norm aufgrund der ihr durch die EU-Rechtsvorschriften verliehenen Wirkungen die Rechte und Pflichten des Einzelnen bestimmen, und diese Bestimmungen können erforderlich sein, damit der Einzelne überprüfen kann, ob ein bestimmtes Produkt oder eine bestimmte Dienstleistung tatsächlich den Anforderungen dieser Rechtsvorschriften entspricht.* [Abänd. 112]**

***(12d) In seinem Urteil vom 27. Oktober 2016 in der Rechtssache C-613/14 hat der Gerichtshof entschieden, dass eine harmonisierte Norm, die auf der Grundlage einer Richtlinie angenommen wurde und deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurden, aufgrund ihrer Rechtswirkungen Teil des Unionsrechts ist. In seinem Urteil vom 5. März 2024 in der Rechtssache C-588/21 P stellte der Gerichtshof fest, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 letzter Halbsatz der Verordnung Nr. 1049/2001 besteht, das sich aus den Grundsätzen der Rechtsstaatlichkeit, der Transparenz, der Offenheit und des guten Regierens ergibt und die Verbreitung spezifischer harmonisierter Normen rechtfertigt, da diese Normen aufgrund ihrer Rechtswirkungen Teil des Unionsrechts sind.* [Abänd. 113]**

***(12e) Die Lebenszyklusemissionen umfassen üblicherweise die Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen, die Emissionen, die bei der Herstellung, Instandhaltung und Entsorgung des Fahrzeugs anfallen, und gegebenenfalls die Emissionen aus der Infrastruktur gemäß der Empfehlung (EU) 2021/2279 der Kommission. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und zur Begrenzung der administrativen Komplexität und der Durchführungskosten sollte die Infrastruktur bei der Bewertung der Lebenszyklusemissionen für die Zwecke dieser Verordnung außer Acht gelassen werden.* [Abänd. 16]**

(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 ursprünglichen methodischen Entscheidungen der EN ISO-Norm 14083:2023 abgewichen wird. ~~Von Zeit zu Zeit~~**Es** sollte jedoch ***regelmäßig*** bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik ***sowie im Hinblick auf künftige Rechtsvorschriften*** 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 das Risiko besteht***, 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 anderer geltender Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erwägen, das Europäische Komitee für Normung zu ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten, oder beschließen, den betreffenden Teil der Norm aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen. ***Eine Änderung der Norm oder eines Teils davon, mit der ein offensichtliches Risiko der Unvereinbarkeit mit den Zielen dieser Verordnung und anderer geltender Unionsvorschriften, insbesondere mit dem langfristigen Klimaziel der Union und den in der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegten Zwischenzielen, sowie mit anderen Klimaschutzvorschriften der Union einhergeht, sollte ausgeschlossen werden.*** [Abänd. 17]

(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 Aggregierung 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 ~~Vorhang haben, um sicherzustellen, dass diese Daten nach und nach Eingang~~***zwingend*** in die Berechnungsverfahren für Treibhausgasemissionen ~~finden. An Primärdaten zu gelangen, könnte~~***einfließen. Da es*** jedoch für ~~bestimmte Interessenträger, insbesondere KMU,~~***kleine und mittlere Unternehmen unter Umständen*** unmöglich oder mit übermäßigen Kosten verbunden sein ***könnte, an Primärdaten zu gelangen, sollten KMU ausgenommen werden***. Daher sollte die Verwendung von Sekundärdaten unter ~~klaren~~***den in dieser Verordnung festgelegten*** Bedingungen erlaubt sein. ***Erstausrüster sollten KMU Zugang zu fahrzeuginternen Daten gewähren, die für diesen Zweck relevant sind.*** [Abänd. 18]

(15a) Wenn ein Rechtsträger, der Verkehrsdienste organisiert, die konkrete Erbringung eines Verkehrsdienstes ganz oder teilweise an Unterauftragnehmer vergibt und beschließt, die Treibhausgasemissionsdaten der Unterauftragnehmer in seine Gesamtberechnung einzubeziehen, sollte er sich in Bezug auf die von den Unterauftragnehmern erbrachten Verkehrsdienste auf Sekundärdaten stützen können. Es sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, Sekundärdaten zu verwenden, die von einem oder mehreren Unterauftragnehmern bereitgestellt werden, auch wenn für die Berechnung der Treibhausgasemissionen, die sich aus den von anderen Unterauftragnehmern oder von der eigenen Flotte des Rechtsträgers, der Verkehrsdienste organisiert, erbrachten Verkehrsdiensten ergeben, Primärdaten verwendet werden. [Abänd. 19]

(15b) Die Mitgliedstaaten können administrative, finanzielle oder operative Anreize schaffen, um die Nutzung von Primärdaten zu fördern; in diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten der Kommission mitteilen, wenn sie solche Anreize schaffen, damit die Kommission das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts überwachen und gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherstellen kann. **[Abänd. 20]**

(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 ***und regelmäßig aktualisiert*** werden. ***Bei Datenbanken und Standardwerten, die im Vergleich zur Berichterstattung mit Primärdaten zu einer Unterbewertung der resultierenden Emissionen führen würden, wird davon ausgegangen, dass sie die technische Qualitätsprüfung zur Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Angaben nicht bestehen. Diese technischen Qualitätsprüfungen sollten regelmäßig wiederholt werden.*** **[Abänd. 21]**

(17) Folglich 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***. Diese Datenbank sollte eine ausreichende Granularität aufweisen und die sektorspezifischen, nationalen und regionalen Besonderheiten in der gesamten Union widerspiegeln und gesonderte Tabellen für jeden Verkehrsträger enthalten, wobei für eine regelmäßige Aktualisierung und gegebenenfalls Berücksichtigung des neuesten technischen Fortschritts bei der Emissionsminderung zu sorgen ist***. Angesichts der sektorspezifischen, nationalen und regionalen Besonderheiten dieser Standardwerte in der gesamten Union sollten jedoch auch andere einschlägige Datenbanken und Datensätze, die von Dritten betrieben werden, unter der Bedingung zulässig sein, dass sie einer technischen Qualitätsprüfung auf Unionsebene unterzogen werden. **[Abänd. 22]**

(18) 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 EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren von Energieträgern eingerichtet werden.

(18a) 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 standortbezogenes Konzept gefördert werden, das darauf beruht, dass für die einzelnen Mitgliedstaaten aktuelle und präzise Werte für die Emissionsintensität sichergestellt werden. Darüber hinaus ist ein marktbezogenes Konzept wünschenswert, sofern eine ordnungsgemäße Rückverfolgbarkeit durch einen akkreditierbaren Vertrag mit Herkunftsnachweisen gewährleistet ist. Die mit dieser Verordnung eingerichteten Datenbanken sollten auf Zahlen zurückgreifen, die auf einem standortbezogenen Konzept beruhen. **[Abänd. 23]**

(19) Die Entwicklung und Pflege der EU-Datenbanken mit ***gemäß dieser Verordnung festgelegten*** Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und ~~standardisierten~~ 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 Unterstützung für die ordnungsgemäße Umsetzung dieses Teils der Verordnung zu leisten. Gegebenenfalls können sich die entsprechenden Arbeiten im Einklang mit gesonderten Rechtsvorschriften der Union auf Beiträge anderer sektoraler EU-Stellen stützen und von diesen unterstützt werden. **[Abänd. 24]**

(20) Modellierte 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 ([10]) und der Richtlinie 2003/87/EG ([11]) müssen die ~~CO2-Emissionen~~***Treibhausgasemissionen*** von Schiffen bzw. Luftfahrzeugen erfasst, berechnet und jährlich übermittelt werden. Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Richtlinie 2003/87/EG können bis zu einem gewissen Grad die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ergänzen, insbesondere in Bezug auf die Erzeugung von Daten über den Kraft- bzw.

([10]) 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).

([11]) 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).

Brennstoffverbrauch, die als Input für die Quantifizierung der Emissionen von Verkehrsdiensten dienen. Eingabedaten zu den von Verkehrsdiensten verursachten Treibhausgasemissionen können sich auch aus der Umsetzung anderer Rechtsrahmen, z. B. der Verordnung (EU) 2019/1242 ([12]) ~~und~~***,*** der Verordnung (EU) 2019/631 ([13])~~,~~ ***und der Verordnung (EU) 2023/2405*** ([14]) ergeben. **[Abänd. 25]**

(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. ***In diesem Sinne sollte die Kommission bei der Festlegung von Entfernungen – insbesondere im Hinblick auf die Festlegung der Emissionsintensität – die genauen Bestimmungen über den Rückgriff auf die Option der Großkreisentfernung gemäß der ISO-Norm 14083 ausführen. Diese Bestimmungen sollten – beispielsweise im Eisenbahnsektor – dem Rückgriff auf Primärdaten für die tatsächliche Entfernung nicht im Wege stehen.*** **[Abänd. 26]**

(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 die Bürger zu einer fundierten Entscheidung zu bewegen, und beeinflusst die unternehmerischen Entscheidungen von Rechtsträgern, die diese Dienste organisieren und auf dem Markt anbieten. Daher sollten Informationen über Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit einem bestimmten Verkehrsdienst von den betroffenen Rechtsträgern und Datenmittlern nach Möglichkeit vor der Erbringung des Verkehrsdiensts offengelegt werden. Informationen über Treibhausgasemissionen können jedoch nach der Erbringung des Verkehrsdiensts offengelegt werden, und zwar insbesondere dann, wenn die Informationen für die Kommunikation zwischen Unternehmen detaillierter sein müssen, vor allem im Zusammenhang mit Logistikketten und Vertragsverhältnissen mit Unterauftragnehmern. **[Abänd. 27]**

(23b) Die Datenmittler sollten verpflichtet werden, die Informationen sichtbar jedem Suchergebnis hinzuzufügen und die Rangfolge der Emissionen als Standardsortierungsoption aufzunehmen, wobei zunächst die umweltfreundlichste Option sowie ein einfach zu verstehender Vergleich zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, einschließlich der Nutzung von Privatfahrzeugen und gegebenenfalls Fahrradoptionen, angezeigt werden sollen. Die Akteure des elektronischen Handels sollten neben den derzeit verfügbaren geschätzten Termin- und Kostenangaben auch die mit den verschiedenen Paketzustelloptionen verbundenen Emissionen angeben. Außerdem sollten die Ausgabedaten für die tatsächlichen Emissionen des Verkehrsdienstes nach der Erbringung des Dienstes bereitgestellt werden. **[Abänd. 28]**

(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.

([12]) Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO_2-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).

([13]) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-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).

([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).***

(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. ***In der Zertifizierung sollte angegeben werden, ob das Berechnungsinstrument eine Berechnung auf der Grundlage von Primärdaten unterstützt.*** **[Abänd. 29]**

(26a) Um ein gemeinsames und leicht vergleichbares Verfahren einzuführen und den administrativen und finanziellen Aufwand für Rechtsträger, die ihre Emissionen berechnen möchten, und insbesondere für KMU zu verringern, sollte die Kommission ein öffentliches und kostenfreies Berechnungsinstrument entwickeln, bei dem man Zugang zu den Ausgabedaten hat und das einfach zu verwenden und problemlos online zugänglich ist. Diesem Berechnungsinstrument sollten Leitfäden mit Erläuterungen der einzelnen Schritte beigefügt werden. Die Kommission sollte dafür Sorge tragen, dass mit diesem Instrument das Bewusstsein geschärft wird und Anreize dafür gesetzt werden, bei der Berechnung von Treibhausgasemissionen auf Primärdaten zurückzugreifen. **[Abänd. 30]**

(27) Ein ordnungsgemäß konzipiertes System zur Überprüfung der Konformität der auf dem Markt offengelegten Treibhausgasemissionsdaten 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~~***sollte der Anteil der verwendeten Primärdaten angegeben*** werden, ~~vor allem~~ um Anreize dafür zu schaffen, dass alle von den Vorschriften dieser Verordnung betroffenen Rechtsträger Primärdaten erheben und verwenden. **[Abänd. 31]**

(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.

(28a) Die Erfassung von Treibhausgasemissionen auf der Grundlage von Primärdaten könnte Aufschluss über die Menge des verbrauchten Kraftstoffs oder der verbrauchten Energie geben, die mit den Aufträgen von bestimmten Kunden zusammenhängt, weshalb Emissionen umgekehrt als Betriebskosten betrachtet werden können. Insbesondere im Güterverkehrssektor wirkt sich dies negativ auf die Verhandlungsposition von KMU aus. Daher sollte es großen Unternehmen nicht gestattet sein, von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere von KMU, Treibhausgasemissionen auf der Grundlage von Primärdaten anzufordern. **[Abänd. 32]**

(29) Erfolgt die Überprüfung der Informationen über die Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten gemäß anderen spezifischen Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den nachhaltigen Luftverkehr durch die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung erfolgt.

(29a) Um für die ordnungsgemäße Übernahme und Umsetzung dieser Verordnung zu sorgen, sollten die Mitgliedstaaten unter anderem durch die Einführung eines Sanktionssystems zu ihrer Durchsetzung beitragen. Die finanziellen Sanktionen sollten verhältnismäßig und abschreckend sein und etwaigen wiederholten Versäumnissen bei der Erfüllung der Berechnungs- oder Informationsanforderungen oder der wiederholten Bereitstellung irreführender Informationen durch die betroffenen Rechtsträger Rechnung tragen. Durch die festgelegten Mindest- oder Höchstbeträge sollten keinesfalls Anreize für Verstöße geschaffen werden. **[Abänd. 33]**

(30) Für ein effizientes Funktionieren dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um bestimmte Elemente der Referenzmethode zu bewerten und auszuschließen, Anträge beim Europäischen Komitee für Normung einzureichen, Regeln für die technische Qualitätsprüfung externer Daten für Standardwerte festzulegen, die Messgrößen für die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen anzupassen und weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen festzulegen. 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 ([15]) 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 Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten und die Überprüfung der Treibhausgasemissionsdaten übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([16]) ausgeübt werden.

(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 —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL 1

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält Vorschriften für die Erfassung ***und die Offenlegung*** der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union. **[Abänd. 34]**

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für ~~jeden Rechtsträger, der Güter- und Personenverkehrsdienste in der Union erbringt oder organisiert und der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union berechnet und aufgeschlüsselte Informationen über diese Emissionen für gewerbliche oder regulatorische Zwecke an Dritte weitergibt.~~**:**

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 diese Emissionen an Dritte weitergeben;

b) Datenmittler, die Informationen über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten berechnen und nicht nur Informationen über diese Emissionen, die von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen einschlägigen juristischen oder natürlichen Person zur Verfügung gestellt werden, offenlegen. **[Abänd. 35]**

([15]) 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).

([16]) 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).

Artikel 3

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~~***abgegeben*** wird, aufnimmt und abgibt; ***diese Definition folgt dem jüngsten Sachstandsbericht des Weltklimarates (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC);*** **[Abänd. 36]**
2. „Treibhausgasemission“ in die Atmosphäre freigesetztes Treibhausgas, ausgedrückt als Masse des CO_2-Äquivalents;
3. „CO_2-Äquivalent (CO_2-Äq)“ eine Einheit zum Vergleich des Strahlungsantriebs eines Treibhausgases mit dem von CO_2;
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 Elemente der Verkehrskette 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. „Element der Verkehrskette“ 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***, berechnet oder*** ~~und~~ offenlegt; **[Abänd. 37]**
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~~***einen*** Koeffizienten, der ~~eine~~***die Daten einer bestimmten*** Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt; **[Abänd. 38]**
18. „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen“ die Emissionen, die den Treibhausgaswirkungen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug entsprechen; ***sie stellen eine Teilmenge der Lebenszyklusemissionen dar;*** **[Abänd. 39]**
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;

19a. „Lebenszyklusemissionen“ die Emissionen, die der Summe des entsprechenden Anteils der Emissionen im Zusammenhang mit dem Bau der von dem Fahrzeug genutzten Infrastruktur, der Emissionen im Zusammenhang mit der Herstellung, der Wartung und dem Ende der Lebensdauer des Fahrzeugs sowie der Well-to-Wheel-Emissionen entsprechen; **[Abänd. 40]**

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, standardisierte Treibhausgasemissionsfaktoren aus nationalen Verzeichnissen, berechnete Daten, Schätzwerte oder andere repräsentative Daten und Daten aus stellvertretenden Prozessen oder Schätzwerten;

23. „Standardwert“ einen ***durch eine Konformitätsbewertungsstelle geprüften*** Sekundärdatenwert aus einer veröffentlichten Quelle, der standardmäßig verwendet wird, wenn keine Primärdaten oder modellierten Daten vorliegen; **[Abänd. 41]**

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 ([17]);

30a. „Rechtsträger, der Verkehrsdienste organisiert“ einen Rechtsträger, der Verkehrsdienste erbringt, bei denen der Betrieb bestimmter Elemente der Verkehrskette an einen oder mehrere Rechtsträger, die sie betreiben, untervergeben wird; **[Abänd. 42]**

30b. „Unterauftragnehmer im Verkehrsbereich“ einen Rechtsträger, der im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen im Namen eines Rechtsträgers, der Verkehrsdienste organisiert, Beförderungsvorgänge für eines oder mehrere Elemente der Verkehrskette erbringt. **[Abänd. 43]**

KAPITEL II

METHODE

Artikel 4

Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

1. Die ~~Treibhausgasemissionen~~***Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen*** von Verkehrsdiensten werden nach der Methode der Norm EN ISO 14083:2023 in der aktuellen Fassung und den Vorschriften in Kapitel III dieser Verordnung berechnet. **[Abänd. 44]**

(1a) Spätestens am … [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] stellt die Kommission den Zugang zur Norm EN ISO 14083:2023 auf einer leicht zugänglichen Website kostenlos zur Verfügung. **[Abänd. 45]**

2. Die Kommission bewertet spätestens 36 Monate nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung, ob Komponenten der in Absatz 1 genannten Norm angepasst werden müssen***, insbesondere um ihre Kohärenz mit dem langfristigen Klimaziel der Union und den Klimazwischenzielen der Union gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119 und anderen Klimaschutz- und Energievorschriften der Union sicherzustellen***. **[Abänd. 46]**

(2a) Spätestens am … [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit einer gemeinsamen Unionsmethode für die Berechnung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen aller Verkehrsträger und insbesondere der Emissionen aus der Herstellung, Instandhaltung und Entsorgung von Fahrzeugen vor. Hierbei trägt sie den gemäß der Verordnung (EU) 2019/631, der Verordnung (EU) 2023/1542 und der Verordnung (EU) 2019/1242 entwickelten Methoden für die Lebenszyklusemissionen gebührend Rechnung. In dem Bericht wird die beste Vorgehensweise für die Umsetzung der gemeinsamen Lebenszyklus-Unionsmethode für die Zwecke der vorliegenden Verordnung bewertet, und ihm ist gegebenenfalls unverzüglich ein Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung beizufügen. **[Abänd. 47]**

(2b) Im Rahmen der in Absatz 2 genannten Bewertung bewertet die Kommission die Durchführbarkeit und die wirtschaftlichen, ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Auswirkungen der Aufnahme der Erfassung der

([17]) 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).

Luftverschmutzung durch Verkehrsdienste mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union in den Anwendungsbereich dieser Verordnung. **[Abänd. 48]**

3. Die Kommission kann eine Vereinbarkeitskontrolle durchführen, in deren Rahmen Änderungen der in Absatz 1 genannten Norm bewertet werden. Die Vereinbarkeitskontrolle wird von der Kommission eingeleitet, die gegebenenfalls auf Ersuchen eines Mitgliedstaats tätig werden kann.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Änderung gemäß Absatz 3 oder eine Komponente gemäß Absatz 2 aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen, sofern ihrer Bewertung nach ein offenkundiges Risiko besteht, dass die betreffende Änderung oder Komponente mit den Zielen dieser Verordnung und anderen geltenden Unionsvorschriften unvereinbar ist.

5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte 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~~***16 delegierte Rechtsakte*** zur Ergänzung 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 Aggregierung von Datenelementen, die in dieser Methode nicht ausdrücklich erläutert werden, führt. **[Abänd. 49]**

KAPITEL III

EINGABEDATEN UND QUELLEN

Artikel 5

Verwendung von Primär- und Sekundärdaten

1. Die in Artikel 2 genannten Rechtsträger ***ziehen Primärdaten zur Berechnung der Treibhausgasemissionen eines von ihnen erbrachten Verkehrsdienstes heran, wobei Dienste, die von Kleinstunternehmen sowie von kleinen und mittleren Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission erbracht werden, hiervon ausgenommen sind. KMU*** räumen der Verwendung von Primärdaten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes Vorrang ein. **[Abänd. 50]**

(1a) Wenn KMU als Unterauftragnehmer im Verkehrsbereich tätig sind, müssen sie sich auch dann auf Sekundärdaten stützen können, wenn der Rechtsträger, der Verkehrsdienste organisiert, Primärdaten für die Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes verwendet, der von anderen Unterauftragnehmern im Verkehrsbereich oder seiner eigenen Flotte erbracht wird. **[Abänd. 51]**

(1b) Die Mitgliedstaaten können administrative, finanzielle oder operative Anreize schaffen, um die Verwendung von Primärdaten zu fördern, und sollten die Kommission über deren Art und Zeitrahmen informieren. **[Abänd. 52]**

2. Die Verwendung von Sekundärdaten zur Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ist ***für KMU*** unter folgenden Bedingungen zulässig: **[Abänd. 53]**

(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.

(2a) Die Kommission erlässt spätestens am … [zwölf Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, in denen sie detaillierte Bestimmungen für die Anwendung von Ausschlusskriterien und Abweichungen von der Großkreisentfernung festlegt. **[Abänd. 54]**

(2b) Erstausrüster (OEM) gewähren KMU angemessenen Zugang zu einschlägigen fahrzeuginternen Daten, soweit dies für die Zwecke der Einhaltung dieser Verordnung erforderlich ist und solange der Zugang dazu dient, die Erhebung korrekter Daten sowie die darauf aufbauenden Berechnungen zu erleichtern. **[Abänd. 55]**

Artikel 6

EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität

1. Die Kommission richtet mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur ***und unter Berücksichtigung des Fachwissens einschlägiger Interessenträger und anderer sektorspezifischer EU-Stellen innerhalb von 18 Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung*** eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Emissionsintensität gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i ein***, die unentgeltlich zugänglich ist***. **[Abänd. 56]**

(1a) Bei der Einrichtung der in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i genannten EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Emissionsintensität erstellen die Kommission und die Europäische Umweltagentur für jeden Verkehrsträger eine gesonderte Tabelle. **[Abänd. 57]**

(1b) Bei der Entwicklung der Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität

a) wendet die Kommission das standortbezogene Konzept an, das die in Artikel 4 genannte Norm vorsieht („standortbezogenes Konzept"),

b) berücksichtigt die Kommission die gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 bestimmten Treibhausgasemissionsfaktoren. **[Abänd. 58]**

(1c) Wenn die Treibhausgasemissionen aus im Verkehr verbrauchtem Strom durch Anwendung des standortbezogenen und des marktbezogenen Konzepts gemäß der Norm EN ISO 14083:2023 quantifiziert werden können, ist der marktbezogene Strommix anzugeben, sofern die in Anhang J der genannten Norm festgelegten Bedingungen erfüllt sind. **[Abänd. 59]**

(1d) Bis die EU-Basisdatenbank eingerichtet ist, können die Rechtsträger auf andere nationale Datenbanken verweisen, die gemäß Artikel 13 Absatz 8 als überprüft gelten oder im Rahmen anderer geltender Rechtsvorschriften der Union überprüft wurden, sofern diese Daten auf derselben Aggregationsebene verfügbar sind, wie sie in der vorliegenden Verordnung vorgeschrieben ist. **[Abänd. 60]**

2. Die Kommission ~~pflegt, aktualisiert und entwickelt die~~***sorgt mindestens jährlich für die Pflege, Aktualisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung der*** in Absatz 1 ~~genannte~~***genannten*** Datenbank ~~kontinuierlich weiter~~***und für ein angemessenes Maß an Sicherheit***, wobei sie der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor und neuen methodischen Ansätzen für die Berechnung von Treibhausgasemissionen Rechnung trägt. ***Aktualisierungen der Standardwerte werden der Öffentlichkeit unverzüglich mitgeteilt. Nach einer solchen Aktualisierung verwenden die betroffenen Rechtsträger die neuesten verfügbaren Daten, um ihre Informationen über Treibhausgasemissionen zu berechnen und offenzulegen.*** **[Abänd. 61]**

(2a) Die Kommission stellt mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur und unter Berücksichtigung des Fachwissens einschlägiger Interessenträger sicher, dass ähnlich wie bei Datenbanken oder Datensätzen, die von Dritten betrieben werden, technische Qualitätskontrollen der Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität durchgeführt werden. **[Abänd. 62]**

3. Die in Absatz 1 genannte Datenbank ist der Öffentlichkeit zur Abfrage und Nutzung der Standardwerte für die Emissionsintensität ***auf einfache Weise und*** unentgeltlich zugänglich. **[Abänd. 63]**

Artikel 7

Von Dritten betriebene Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität

1. ***Datenbanken oder Datensätze gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dürfen nur so lange zur Ableitung von Sekundärdaten verwendet werden, wie sie detailliertere oder stärker sektorbezogene Daten liefern als jene, die in der in Artikel 6 genannten EU-Basisdatenbank enthalten sind.*** 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 Unterstützung der Europäischen Umweltagentur die technische Qualitätsprüfung gemäß den Anforderungen der Artikel 4 bis 8 dieser Verordnung durch. ***Die technische Qualitätsprüfung wird innerhalb von zwölf Monaten nach dem offiziellen Eingang des Antrags durchgeführt.*** **[Abänd. 64]**

(1a) Die technische Qualitätsprüfung von Datenbanken und Datensätzen mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität gemäß Absatz 1 umfasst einen Vergleich zwischen den anhand von Primärdaten gemeldeten Emissionen und den Emissionen, die unter Verwendung der Datenbank oder der Standardwerte für gleichwertige repräsentative Anwendungsfälle gemeldet würden. Datenbanken und Standardwerte, die im Vergleich zur Berichterstattung mit Primärdaten zu einer Unterbewertung der resultierenden Emissionen führen würden, werden bei der technischen Qualitätsprüfung negativ bewertet. **[Abänd. 65]**

(1b) Durch die technische Qualitätsprüfung wird auch sichergestellt, dass die von Dritten betriebenen Datenbanken und Datensätze den Vorschriften entsprechen, die in dem delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 5 Absatz 2a festgelegt sind. **[Abänd. 66]**

2. Für die Verwendung von Sekundärdaten gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dürfen nur jene Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Emissionsintensität herangezogen werden, die bei der technischen Qualitätsprüfung gemäß Absatz 1 eine positive Bewertung erhalten haben. ***Die Kommission veröffentlicht und pflegt eine aktuelle Liste der von Dritten betriebenen und positiv bewerteten Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität. Die aktuelle Liste wird auf einer eigens hierzu eingerichteten Website öffentlich zugänglich gemacht.*** **[Abänd. 67]**

3. Die technische Qualitätsprüfung ist spätestens ~~24~~***zwölf*** Monate nach dem ***in Absatz 1 genannten*** Geltungsbeginn dieser Verordnung durchzuführen. Eine positive Bewertung bei der technischen Qualitätsprüfung ist zwei Jahre gültig. **[Abänd. 68]**

4. Die Kommission erlässt gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte, um diese Verordnung durch Festlegung von Vorschriften und Bedingungen für die Durchführung der in Absatz 1 genannten technischen Qualitätsprüfung zu ergänzen.

(4a) Die in Absatz 1 genannte Datenbank ist der Öffentlichkeit zur Abfrage und Nutzung der Standardwerte für die Emissionsintensität zugänglich und für KMU unentgeltlich. **[Abänd. 69]**

Artikel 8

Zentrale EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren

1. Die Kommission richtet ***bis spätestens... [zwölf Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]*** mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur ***und unter Berücksichtigung des Fachwissens einschlägiger Interessenträger und anderer sektorspezifischer EU-Stellen*** eine zentrale EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b ein. **[Abänd. 70]**

(1a) Bei der Entwicklung der standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren

a) wendet die Kommission das standortbezogene Konzept an, das die in Artikel 4 genannte Norm vorsieht („standortbezogenes Konzept“),

b) berücksichtigt die Kommission die gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 bestimmten Treibhausgasemissionsfaktoren. **[Abänd. 71]**

(1b) Wenn die Treibhausgasemissionen aus im Verkehr verbrauchtem Strom durch Anwendung des standortbezogenen und des marktbezogenen Konzepts gemäß der Norm EN ISO 14083:2023 quantifiziert werden können, ist der marktbezogene Strommix anzugeben, sofern die in Anhang J der genannten Norm festgelegten Bedingungen erfüllt sind. **[Abänd. 72]**

(1c) Bis die zentrale EU-Datenbank eingerichtet ist, können die Rechtsträger auf andere nationale Datenbanken verweisen, die gemäß Artikel 13 Absatz 8 als überprüft gelten oder im Rahmen anderer geltender Rechtsvorschriften der Union überprüft wurden, sofern diese Daten auf derselben Aggregationsebene verfügbar sind, wie sie in der vorliegenden Verordnung vorgeschrieben ist. **[Abänd. 73]**

2. Die Kommission ~~pflegt, aktualisiert und entwickelt die in Absatz 1 genannte Datenbank~~***sorgt*** mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur ~~kontinuierlich weiter~~***mindestens einmal jährlich für die Pflege, Aktualisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung sowie ein angemessenes Sicherheitsniveau der in Absatz 1 genannten Datenbank***, wobei sie der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor und neuen methodischen Ansätzen für die Berechnung von Treibhausgasemissionen Rechnung trägt. ***Aktualisierungen der Standardwerte werden der Öffentlichkeit unverzüglich mitgeteilt. Nach einer solchen Aktualisierung verwenden die betroffenen Rechtsträger die neuesten verfügbaren Daten, um ihre Informationen über Treibhausgasemissionen zu berechnen und offenzulegen.*** **[Abänd. 74]**

3. Die in Absatz 1 genannte Datenbank ist der Öffentlichkeit zur Abfrage und Nutzung der standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren der Verkehrsenergieträger ***auf einfache Weise und*** unentgeltlich zugänglich. **[Abänd. 75]**

Artikel 8a

Verwaltungsunterstützung für kleine und mittlere Unternehmen

(1) Die Kommission entwickelt bis zum... [zwölf Monate ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] im Einklang mit Artikel 11 ein vereinfachtes Berechnungsinstrument für KMU, das öffentlich und unentgeltlich zugänglich und benutzerfreundlich ist. Dem Berechnungsinstrument sind Leitfäden mit Erläuterungen der einzelnen Schritte beizufügen, in denen seine Funktionsweise klar erläutert wird.

(2) Die Kommission überwacht das Risiko, dass die von KMU, die gemäß dieser Verordnung als Unterauftragnehmer handeln, offengelegten Daten von Rechtsträgern, die Verkehrsdienste organisieren, für unlautere Marktpraktiken genutzt werden könnten. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum... [zwei Jahre ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen Bericht vor. Diesem Bericht ist gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beizufügen, um für den Schutz der Vertraulichkeit sensibler Geschäftsdaten zu sorgen. **[Abänd. 76]**

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. Externe Berechnungsinstrumente müssen den Anforderungen des Artikels 11 entsprechen.

3. Die Ausgabedaten umfassen ~~mindestens~~ die Gesamtmasse des ~~CO2~~***CO2***-Äquivalents (~~CO2~~***CO2***-Äq) je Verkehrsdienst sowie je nach Art des betreffenden Verkehrsdienstes mindestens eine der folgenden Datenmessgrößen: **[Abänd. 77]**

(a) Masse des CO_2-Äq je Tonnenkilometer oder gleichwertige Einheit für die Beförderung von Gütern;

(b) Masse des CO_2-Äq je Tonne oder gleichwertige Einheit für den Transfer von Gütern durch Verkehrsknoten;

(c) Masse des CO_2-Äq je Personenkilometer oder gleichwertige Einheit für die Beförderung von Personen;

(d) Masse des CO_2-Äq je Person oder gleichwertige Einheit für den Transfer von Personen durch Verkehrsknoten.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der in Absatz 3 aufgeführten Liste der Messgrößen für Ausgabedaten zu erlassen.

Artikel 10

Kommunikation und Transparenz

1. Die betroffenen Rechtsträger legen Ausgabedaten ***nach Möglichkeit vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes oder dem Abschluss des Vertrags*** in klarer und eindeutiger Form offen. Bei der Offenlegung von Ausgabedaten fügen die betroffenen Rechtsträger der die Offenlegung begleitenden Mitteilung die Erklärung „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen berechnet gemäß der ~~Verordnung~~***EU-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. **[Abänd. 78]**

(1a) Die betroffenen Rechtsträger können sich dafür entscheiden, die folgenden Informationen sichtbar anzugeben:

a) ob ihre Daten der jährlichen Überprüfung unterliegen;

b) ob sie Primärdaten verwendet haben; in diesem Fall sind die aus den Primärdaten abgeleiteten Variablen bereitzustellen;

c) ob sie das mit Artikel 9 Absatz 2a eingerichtete Berechnungsinstrument der EU verwendet haben. **[Abänd. 79]**

2. Werden Ausgabedaten von einem Datenmittler***, insbesondere digitalen Navigationsdiensten und Diensten im Bereich der Reiseroutenplanung,*** auf der Grundlage gesonderter Vereinbarungen ~~erhoben und~~ offengelegt, so gelten die Bestimmungen in Absatz 1 und Artikel 9 Absatz 3. Legt der Datenmittler Ausgabedaten offen, so verweist er auf die Quelle dieser Daten. **[Abänd. 80]**

(2a) Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes werden den Mittlern digitaler Daten von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen einschlägigen juristischen oder natürlichen Person zur Verfügung gestellt. Die von diesen Mittlern digitaler Daten offengelegten Ausgabedaten umfassen sichtbare Informationen zu jedem Suchergebnis und als Standardoption eine Sortierung anhand der Emissionen, wobei an erster Stelle die umweltfreundlichste Option angezeigt würde, sowie einen leicht verständlichen Vergleich zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, einschließlich der Nutzung von Privatfahrzeugen und gegebenenfalls Fahrradoptionen. **[Abänd. 81]**

3. Werden Primärdaten gemäß Artikel 5 Absatz 1 verwendet, sind die betroffenen Rechtsträger berechtigt, dies Dritten mitzuteilen, sofern die Verwendung der Primärdaten gemäß den Artikeln 12 und 13 überprüft 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 ***gemäß den Bestimmungen des in Artikel 13 Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakts*** auf Ersuchen einer zuständigen Behörde oder im Falle gesonderter rechtlicher oder vertraglicher Vereinbarungen einem Dritten zugänglich gemacht; **[Abänd. 82]**

(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 ~~5~~**4** müssen in klarer und eindeutiger Form in mindestens einer der Amtssprachen der Union erstellt werden. ~~Soweit möglich,~~***Sie*** werden ~~sie~~***in einer harmonisierten und einfachen Form*** in Form eines Weblinks, eines QR-Codes oder in gleichwertiger Form zugänglich gemacht***, um die Interoperabilität von Ausgabedaten und Nachweisen zwischen verschiedenen Anbietern von Verkehrsdiensten zu ermöglichen***. **[Abänd. 83]**

6. Personenbezogene Daten werden im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([18]) verarbeitet.

([18]) 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)

7. Jeder Empfänger der Ausgabedaten und der entsprechenden Belege gemäß Absatz ~~5~~**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. **[Abänd. 84]**

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 ***und gibt an, ob mit dem Instrument Berechnungen auf der Grundlage von Primärdaten unterstützt werden***. Bei einer negativen Bewertung nennt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung. **[Abänd. 85]**

(2a) Berechnungsinstrumente, die von einem Rechtsträger intern zur Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes im Rahmen dieser Verordnung verwendet werden, müssen auch an die Anforderungen der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Referenzmethode angepasst werden. **[Abänd. 86]**

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 ***leicht zugängliche*** Liste aller gemäß den Absätzen 1 und 2 zertifizierten Berechnungsinstrumente ***sowie einen Link zu den in Absatz 3 genannten Websites***. **[Abänd. 87]**

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 bis 9 überprüft. ***Die Überprüfung muss mindestens einmal jährlich im Einklang mit den in Artikel 13 Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakten vorgenommen werden. Die Überprüfung kann auch von der Konformitätsbewertungsstelle, einem anderen betroffenen Rechtsträger oder den Kunden verlangt werden.*** **[Abänd. 88]**

2. Die ~~Überprüfungsanforderung~~***Anforderung einer jährlichen Überprüfung*** gemäß Absatz 1 gilt für die in Artikel 2 genannten betroffenen Rechtsträger, ausgenommen Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen gemäß der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission ([19]). Bei Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen kann die Überprüfung auf deren Ersuchen erfolgen. **[Abänd. 89]**

([19]) 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).

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. ***Die Überprüfung erfolgt mindestens jährlich im Einklang mit den detaillierten Bestimmungen, die in den in Artikel 13 Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt sind.*** **[Abänd. 90]**

2. Die Überprüfung wird im Einklang mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 auf der Grundlage der in Artikel 10 Absatz 5 genannten Belege durchgeführt. Die Überprüfung erstreckt sich auf

(a) die verwendete Berechnungsmethode;

(b) die Quelle(n) der für die Berechnung verwendeten Eingabedaten ***und den Anteil der verwendeten Primärdaten***; **[Abänd. 91]**

(c) die Richtigkeit der durchgeführten Berechnung;

(d) die verwendeten Messgrößen.

(2a) Die Datenmittler werden auf der Grundlage der Frage überprüft, ob bei ihren Algorithmen die Anzeige wahrheitsgetreu nach Emissionen sortierter Informationen, auch als Standardoption, sowie die verschiedenen mit der Datenqualität zusammenhängenden Filter oder Hervorhebungen gemäß Artikel 10 Absatz 2a ordnungsgemäß integriert sind und ermöglicht werden. **[Abänd. 92]**

3. Werden externe Berechnungsinstrumente verwendet, so berücksichtigt die Konformitätsbewertungsstelle die jeweilige Bescheinigung über die Konformität gemäß Artikel 11.

(3a) Verwendet der Rechtsträger seine eigenen Berechnungsinstrumente für die in Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 genannten Ausgabedaten, so prüft die Konformitätsbewertungsstelle, ob diese Instrumente den Anforderungen der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Referenzmethode genügen. **[Abänd. 93]**

4. Werden bei der Überprüfung falsche Berechnungen oder Verstöße gegen die Artikel 4 bis 9 festgestellt, so teilt die Konformitätsbewertungsstelle dies dem betroffenen Rechtsträger ~~zeitnah~~***unverzüglich*** mit. Der betroffene Rechtsträger korrigiert daraufhin die Berechnungen oder behebt die Verstöße, damit das Überprüfungsverfahren abgeschlossen werden kann. **[Abänd. 94]**

(4a) Weigert sich der Rechtsträger nach mindestens zwei Mitteilungen der Konformitätsbewertungsstelle, die Berechnungen zu berichtigen oder Verstöße in Bezug auf die Artikel 4 bis 9 dieser Verordnung zu beheben, so leitet die zuständige Behörde auf Ersuchen der Konformitätsbewertungsstelle im Einklang mit den detaillierten Bestimmungen, die in dem in Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakt festgelegt sind, ein Sanktionsverfahren ein. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und können gegebenenfalls unter anderem dem wirtschaftlichen Nutzen Rechnung tragen, den der betreffende Rechtsträger durch die Verstöße erzielt hat oder voraussichtlich erzielen wird. **[Abänd. 95]**

5. Der betroffene Rechtsträger übermittelt der Konformitätsbewertungsstelle ***innerhalb von 30 Tagen*** alle zusätzlichen Informationen, die zur Durchführung der Überprüfungsverfahren erforderlich sind. Die Konformitätsbewertungsstelle kann während des Überprüfungsverfahrens ***im Einklang mit den detaillierten Bestimmungen, die in dem in Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakt festgelegt sind,*** Stichprobenkontrollen durchführen, um die Zuverlässigkeit von Daten und Berechnungen zu bestimmen. **[Abänd. 96]**

6. Nach Abschluss der Überprüfung erstellt die Konformitätsbewertungsstelle ~~gegebenenfalls~~ einen Konformitätsnachweis, mit dem die Konformität der Ausgabedaten mit den jeweiligen Anforderungen dieser Verordnung bestätigt ***und angegeben wird, ob der Rechtsträger Primärdaten verwendet***~~wird~~. **[Abänd. 97]**

7. Die betreffende Konformitätsbewertungsstelle erstellt eine Liste der Rechtsträger, bei denen die ***jährliche*** Überprüfung gemäß den Absätzen 1 bis 6 durchgeführt wurde, und hält die Liste auf dem neuesten Stand. Bis zum 31. März jedes Jahres übermittelt die Konformitätsbewertungsstelle der Kommission diese Liste. **[Abänd. 98]**

8. Enthalten andere Rechtsvorschriften der Union spezifische Vorschriften für die Überprüfung von Ausgabedaten, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wird.

9. Die Kommission erlässt gemäß Artikel ~~17 Durchführungsrechtsakte mit detaillierten~~***16 delegierte Rechtsakte, in denen detaillierte*** Vorschriften für die Überprüfung ~~der Ausgabedaten und~~***des Ausgabedatums,*** den entsprechenden Konformitätsnachweis ***und die Sanktionsverfahren festgelegt werden***. 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. **[Abänd. 99]**

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. **[Abänd. 100 - betrifft nicht die deutsche Fassung]**

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 Standort, 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 des Europäischen Parlaments und des Rates 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.

3. Bis zum 31. März jedes Jahres übermittelt die nationale Akkreditierungsstelle der Kommission die Liste der akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen zusammen mit allen relevanten Kontaktdaten.

4. Der Kommission wird 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.

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 4 Absätze 4***, 5 und 6 Artikel 5 Absatz 2a*** ~~und 5~~, Artikel 9 Absatz 4***, Artikel 13 Absatz 9*** und Artikel 15 Absatz 4 wird der Kommission ab dem [OP: bitte Datum einfügen – Inkrafttreten dieser Verordnung] für unbestimmte Zeit übertragen. **[Abänd. 101]**

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absätze 4***, 5 und 6, Artikel 5 Absatz 2a*** ~~und 5~~, Artikel 9 Absatz 4***, Artikel 13 Absatz 9*** und Artikel 15 Absatz 4 kann jederzeit vom Europäischen Parlament oder vom Rat 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. **[Abänd. 102]**

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 4 Absätze 4***, 5 und 6, Artikel 5 Absatz 2a*** ~~und 5~~, Artikel 9 Absatz 4***, Artikel 13 Absatz 9*** und Artikel 15 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb 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. **[Abänd. 103]**

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

Die Kommission bewertet diese Verordnung bis zum [OP: bitte Datum einfügen – ~~fünf Jahre~~***36 Monate*** nach dem Wirksamwerden der 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 Absatz 1 genannte Bericht enthält Folgendes:

a) eine Bewertung der Auswirkungen auf die betroffenen Rechtsträger in Bezug auf den bürokratischen Aufwand, der durch die Durchführung dieser Verordnung entsteht;

b) eine Bewertung der Auswirkungen der Durchführung und Anwendung dieser Verordnung vor dem Hintergrund der an Unterauftragnehmer vergebenen Tätigkeiten;

c) eine Bewertung der Auswirkungen in Bezug auf die von den Mitgliedstaaten eingeführten administrativen, finanziellen oder operativen Anreize gemäß Artikel 5 Absatz 1b;

d) eine Bewertung der Auswirkungen einer verbindlichen Verpflichtung zur Quantifizierung und Offenlegung der Treibhausgasemissionen im Einklang mit den Vorschriften dieser Verordnung, die für alle Rechtsträger gelten, die Verkehrsdienste organisieren und erbringen. **[Abänd. 104]**

Artikel 19

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 [OP: bitte Datum einfügen – ~~42~~***24*** Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]. **[Abänd. 105]**

3. Artikel 4 Absätze 4, 5 und 6, Artikel ***6 Absatz 1, Artikel*** 7 Absatz 4***, Artikel 8 Absatz 1***, Artikel 9 Absatz 4, Artikel 11 Absatz 6, Artikel 13 Absatz 9 und Artikel 15 Absatz 4 gelten jedoch ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung. **[Abänd. 106]**

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

Geschehen zu … am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident / Die Präsidentin*