Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1192

19.6.2025

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/1192 DER KOMMISSION

vom 18. Juni 2025

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 im Hinblick auf bestimmte Aspekte der Prüfung von Daten und der Akkreditierung von Prüfstellen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 15 Unterabsatz 3 und Artikel 30f Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nachdem die Richtlinie 2003/87/EG durch die Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) geändert wurde, muss die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission ([3]) angepasst werden, um Vorschriften für die Prüfung der Erreichung der Etappenziele und Zielvorgaben gemäß Artikel 10b Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG aufzunehmen. Zur Erleichterung einer strukturierten Berichterstattung über die erreichten Etappenziele und Zielvorgaben und deren Prüfung wurden in die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 der Kommission ([4]) Verfahrensvorschriften über die Einreichung und den Inhalt eines Klimaneutralitätsberichts aufgenommen. Es ist von wesentlicher Bedeutung, harmonisierte Vorschriften für die Prüfung eines solchen Berichts festzulegen.

(2) Um bewerten zu können, ob Etappenziele und Zielvorgaben erreicht wurden, ist es unerlässlich, dass die Prüfstelle die Vollständigkeit und Übereinstimmung des Klimaneutralitätsberichts mit den in Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 aufgeführten Anforderungen bewertet sowie Möglichkeiten zur Verbesserung des Überwachungs- und Berichterstattungsverfahrens und die Genauigkeit der Daten im Klimaneutralitätsbericht prüft. Die Prüfstelle sollte den Plan zur Klimaneutralität als Ausgangspunkt nehmen und die Konformität des Anlagenbetreibers mit diesem Plan bewerten, insbesondere in Bezug auf Etappenziele, Zielvorgaben, Maßnahmen und Investitionen. Damit die zuständige Behörde entscheiden kann, ob Emissionszertifikate gemäß Artikel 22b Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission ([5]) gekürzt werden müssen, sollte der Prüfbericht ausreichende Informationen über etwaige Unstimmigkeiten enthalten, die vor der Erstellung dieses Berichts nicht behoben werden konnten, einschließlich etwaiger von der Prüfstelle festgestellter Nichtübereinstimmungen des Plans zur Klimaneutralität mit den Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 der Kommission ([6]).

([1]) ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

([2]) Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Prüfung von Daten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2067/oj).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 der Kommission vom 31. Oktober 2019 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich weiterer Vorkehrungen für die Anpassung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten aufgrund von Änderungen der Aktivitätsraten (ABl. L 285 vom 4.11.2019, S. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/1842/oj).

([5]) Delegierte Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission vom 19. Dezember 2018 zur Festlegung EU-weiter Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 59 vom 27.2.2019, S. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/331/oj).

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 der Kommission vom 31. Oktober 2023 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich des Inhalts und des Formats der Pläne zur Klimaneutralität, die für die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten erforderlich sind (ABl. L, 2023/2441, 3.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2441/oj).

(3) Zur Angleichung an harmonisierte Vorschriften und Normen für die Prüfung von Treibhausgasemissionen und Zuteilungsdaten sollten die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067, die Verpflichtungen in Artikel 4 und die Anwendung der Anforderungen der Kapitel II und III der genannten Durchführungsverordnung auf die Prüfung der Klimaneutralitätsberichte ausgeweitet werden, es sei denn, für diese Prüfung sind andere maßgeschneiderte Vorschriften erforderlich. Ebenso sollten für die Prüfung von Klimaneutralitätsberichten die Anforderungen an die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß Kapitel V der genannten Durchführungsverordnung und die Anforderungen an die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den nationalen Akkreditierungsstellen und den zuständigen Behörden gemäß Kapitel VI der genannten Durchführungsverordnung gelten.

(4) Es ist unerlässlich, dass die Prüfstelle ausreichende Informationen erhält, um hinreichende Sicherheit dafür zu bieten, dass der Klimaneutralitätsbericht frei von wesentlichen Falschangaben ist und die Etappenziele und Zielvorgaben erreicht wurden. Um einheitliche Ansätze zu gewährleisten, müssen Vorschriften über die Art der Informationen, die zwischen dem Anlagenbetreiber und der Prüfstelle ausgetauscht werden müssen, und die Aspekte festgelegt werden, die bei der strategischen Analyse und der Risikoanalyse für die Zwecke der Planung der Prüfung zu berücksichtigen sind.

(5) Zur Bewertung, ob die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben gemäß Artikel 10b Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG erreicht wurden, sollte die Prüfstelle die Daten überprüfen, mit denen nachgewiesen wird, dass diese Etappenziele und Zielvorgaben eingehalten wurden. Um eine Harmonisierung der Bewertung der Klimaneutralitätsberichte durch die Prüfstelle in allen Anlagen zu gewährleisten, sollten Vorschriften für die Überprüfung der Nachweise und des Plans zur Klimaneutralität des Anlagenbetreibers sowie für Lücken in den Daten festgelegt werden, die verwendet werden, um nachzuweisen, dass die Etappenziele oder Zielvorgaben erreicht werden.

(6) Für die Zwecke der Planung der Prüfung der Klimaneutralitätsberichte und der Bewertung, ob eine Falschangabe, eine Nichtkonformität oder ein Verstoß wesentlich ist, sollte die Wesentlichkeitsschwelle festgelegt werden. Zur Anwendung des quantitativen Aspekts und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands sollte für alle Anlagenbetreiber unabhängig von der Größe ihrer Anlage und ihren Emissionen eine einheitliche Wesentlichkeitsschwelle festgelegt werden. Die Art der Daten, auf die die Wesentlichkeitsschwelle angewandt werden sollte, hängt von der Art des im Plan zur Klimaneutralität festgelegten quantitativen Ziels ab und sollte im Interesse der Rechtssicherheit in den Rechtsvorschriften festgelegt werden. Darüber hinaus sollte die Prüfstelle die Art, Umfang und besonderen Umstände etwaiger Falschangaben, Verstöße oder Nichteinhaltungen berücksichtigen.

(7) Gemäß Artikel 10a Absatz 1 Unterabsatz 5 und Artikel 10b Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG kann ein Klimaneutralitätsbericht nur dann als zufriedenstellend bewertet werden, wenn in dem Bericht keine wesentlichen Falschangaben gemacht und die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben für den betreffenden Fünfjahreszeitraum erreicht wurden. Um eine strukturierte Berichterstattung durch die Prüfstelle zu erleichtern, sollten Vorschriften für den Fall festgelegt werden, dass ein Klimaneutralitätsbericht nicht als zufriedenstellend bewertet werden kann.

(8) Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission ([7]) wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/2493 der Kommission ([8]) geändert, um Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften für die mit Emissionsfaktor null und die nicht mit Emissionsfaktor null belegten Biomasse-Brennstoffe, erneuerbaren Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs, wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffe und synthetischen kohlenstoffarmen Kraftstoffe aufzunehmen. Daher müssen die bestehenden Vorschriften über die Rolle der Prüfstelle bei der Bewertung der Anwendbarkeit der in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) festgelegten Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen sowie des Nachweises für die Einhaltung dieser Kriterien angepasst werden. Im Rahmen der von der Prüfstelle durchgeführten Bewertung der ordnungsgemäßen Anwendung der Überwachungsmethodik sollte diese prüfen, ob die einschlägigen Nachhaltig-

([7]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/2493 der Kommission vom 23. September 2024 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 in Bezug auf die Aktualisierung der Überwachung von und der Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2024/2493, 27.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2493/oj).

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

keitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29 Absätze 2 bis 7 und 10 sowie Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 für Biomasse-Brennstoffe, erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe anwendbar sind und ob diese Kriterien erfüllt wurden. Ähnliche Kontrollen sollten bei der Bewertung der Einhaltung der Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 2 Nummer 13 der Richtlinie (EU) 2024/1788 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) für synthetische kohlenstoffarme Kraftstoffe gelten. Stellt die Prüfstelle einen Verstoß gegen die geltenden Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen fest, der vor der Ausstellung des Prüfberichts nicht behoben werden kann, so sollte dies im Prüfbericht vermerkt werden.

(9) Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 wurde durch die Verordnung (EU) 2024/2493 geändert, um die Zuordnung alternativer Kraftstoffe oder zulässiger Flugkraftstoffe und ihrer Emissionen zu bestimmten Flügen zu regeln. Können diese Kraftstoffe nicht physisch einem bestimmten Flug zugeordnet werden, so werden spezifische Regeln für die anteilige Zuordnung dieser Kraftstoffe zu von Flughäfen abgehenden Flügen und den Zeitpunkt der Lieferung der Kraftstoffe an die Betankungsanlage aufgenommen. Im Interesse der Rechtssicherheit und der Umweltintegrität sollte die Rolle der Prüfstelle bei der Überprüfung, ob die einschlägigen Anforderungen der Artikel 53a bis 54c der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 erfüllt sind, präzisiert werden.

(10) Um die ordnungsgemäße proportionale Zuordnung von alternativen Flugkraftstoffen und zulässigen Flugkraftstoffen zu Flügen zu gewährleisten und die zuständige Behörde darüber in Kenntnis zu setzen, sollte die Prüfstelle gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG die Vollständigkeit und Genauigkeit der geltend gemachten Menge an reinem alternativem Flugkraftstoff mit Emissionsfaktor null und der Menge des reinen zulässigen Flugkraftstoffs je Kraftstoffkategorie überprüfen. Festgestellte Unstimmigkeiten sollten von der Prüfstelle in den Prüfbericht aufgenommen werden.

(11) Im Einklang mit dem erweiterten Anwendungsbereich von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG wurden mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2493 neue Vorschriften für die Überwachung und Berichterstattung betreffend CO_2 eingeführt, das in Anlagen oder in die CO_2-Transportinfrastruktur zwecks langfristiger geologischer Speicherung gemäß Artikel 49 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 weitergeleitet wird. Um sicherzustellen, dass Unstimmigkeiten beim Abzug der weitergeleiteten CO_2-Menge festgestellt werden, ist es von wesentlicher Bedeutung, die Kontrollen festzulegen, die eine Prüfstelle durchführen sollte, wenn sie die ordnungsgemäße Anwendung der Überwachungsmethodik und den angemessenen Abzug des weitergeleiteten CO_2 gemäß Artikel 49 der genannten Durchführungsverordnung bewertet.

(12) Um sicherzustellen, dass das in einem in der Delegierten Verordnung (EU) 2024/2620 der Kommission ([11]) aufgeführten Produkt dauerhaft chemisch gebundene CO_2 ordnungsgemäß von den Gesamtemissionen einer Anlage abgezogen wird, ist es unerlässlich, die von der Prüfstelle in Bezug auf die dauerhaft in diesen Produkten chemisch gebundene CO_2-Menge und den Abzug dieses CO_2 durchzuführenden Kontrollen festzulegen.

(13) Nach Änderungen der Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften in Bezug auf Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr von Luftfahrzeugbetreibern festgelegt. Infolge dieser Änderungen sollten harmonisierte Vorschriften für die Prüfung von Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr und die Akkreditierung von Prüfstellen, die solche Prüfungen durchführen, in die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 aufgenommen werden.

([10]) Richtlinie (EU) 2024/1788 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über gemeinsame Vorschriften für die Binnenmärkte für erneuerbares Gas, Erdgas und Wasserstoff, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2023/1791 und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/73/EG (ABl. L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj).

([11]) Delegierte Verordnung (EU) 2024/2620 der Kommission vom 30. Juli 2024 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Voraussetzungen dafür, dass Treibhausgase als dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden angesehen werden (ABl. L, 2024/2620, 4.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/2620/oj).

([12]) Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

(14) Die Prüfung des Berichts des Luftfahrzeugbetreibers über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr sollte dieselben Schritte umfassen wie die Prüfung der CO_2-Emissionsberichte des Luftfahrzeugbetreibers. Zu diesem Zweck sollten die Begriffsbestimmungen in Artikel 3, die Verpflichtung gemäß Artikel 4 und die Anwendung der Anforderungen der Kapitel II und III der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 auf die Prüfung von Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr ausgeweitet werden, es sei denn, die besonderen Merkmale dieser Prüfung erfordern andere maßgeschneiderte Vorschriften. Ebenso sollten für die Prüfung der Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr die Anforderungen an die Akkreditierung von Prüfstellen in Kapitel V der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 und die Anforderungen an die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den nationalen Akkreditierungsstellen und den zuständigen Behörden in Kapitel VI der genannten Verordnung gelten.

(15) Gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG ist die Prüfung von Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr weitestgehend zu automatisieren. Wenn Berichte über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr automatisch aus dem von der Kommission entwickelten System zur Verfolgung von Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr (NEATS) oder einem von der Kommission genehmigten IT-Instrument Dritter ohne Beteiligung des Luftfahrzeugbetreibers oder Änderung der Eingabedaten durch diesen ausgefüllt werden, sollten die Berichte über die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr als geprüft gelten. In diesen Fällen wurde der Bericht einer automatisierten Prüfung durch das System oder Instrument unterzogen. Um die Übereinstimmung mit der CO_2-Berichterstattung zu gewährleisten und eine größtmögliche Genauigkeit der Daten zu erreichen, sollte im Rahmen der Prüfung des Emissionsberichts des Luftfahrzeugbetreibers eine Kohärenzprüfung zwischen den Fluginformationen im Emissionsbericht und den Fluginformationen in NEATS oder im IT-Instrument Dritter unter Berücksichtigung des Umfangs der unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Flüge durchgeführt werden. Um den Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten, sollten derartige Kohärenzprüfungen für kleinere Emittenten nicht erforderlich sein. Eventuelle Unstimmigkeiten in den Fluginformationen sollten von der Prüfstelle in den Prüfbericht aufgenommen werden.

(16) Verwendet der Luftfahrzeugbetreiber seine eigenen Daten zur Eingabe in NEATS oder ein von der Kommission genehmigtes Instrument Dritter oder wendet er seine eigenen Berechnungsmethoden an, so ist es im Interesse der Umweltintegrität und der Stärkung des Vertrauens der Öffentlichkeit in die Richtigkeit der Daten wesentlich, dass der Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr von einer kompetenten und unabhängigen Prüfstelle geprüft wird.

(17) Damit Prüfstellen einen Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr prüfen und die technischen Aspekte der Überwachung von Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr und der Berichterstattung über diese bewerten können, sollten spezifische Kompetenzkriterien festgelegt werden. Dies sollte es den Akkreditierungsstellen ermöglichen, bei der Akkreditierung und Überwachung von Prüfstellen die Kompetenz und Leistung der Prüfstelle anhand dieser spezifischen Kriterien zu bewerten.

(18) Um das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Qualität und Verlässlichkeit der Prüfung zu stärken und gleichzeitig die Akkreditierung zu erleichtern und Verwaltungsaufwand zu vermeiden, sollte der bestehende Akkreditierungsbereich 12 für den Luftverkehr erweitert werden, um die Prüfung des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr einzubeziehen. Prüfstellen, die die Prüfung eines Emissionsberichts durchführen, sollten für Akkreditierungsbereich 12a akkreditiert sein, während Prüfstellen, die Berichte über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr prüfen, für den erweiterten Akkreditierungsbereich 12b akkreditiert sein sollten. Um den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte eine Ausnahme für Situationen gewährt werden, in denen die Prüfung von Berichten über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr aufgrund der Art der vom Luftfahrzeugbetreiber eingegebenen Daten wie Fluginformationen, Flugroutendaten oder Luftfahrzeugeigenschaften relativ einfach ist. In solchen Fällen sollte eine Akkreditierung im Einklang mit Anwendungsbereich 12a ausreichen.

(19) Um Auswirkungen auf gültige Akkreditierungen von Prüfstellen zu vermeiden, die CO_2-Emissionsberichte prüfen, sollten Prüfstellen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung gemäß Akkreditierungsbereich 12 akkreditiert sind, in der Lage sein, die Emissionsberichte des Luftfahrzeugbetreibers und Berichte über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr zu prüfen, wenn der Luftfahrzeugbetreiber nur die Fluginformationen, Flugroutendaten oder Luftfahrzeugeigenschaften in NEATS oder dem von der Kommission genehmigten Instrument Dritter ändert.

(20) Es ist unbedingt erforderlich, dass die Prüfstelle Zugang zu den IT-Systemen hat, die Luftfahrzeugbetreiber nutzen, um Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr zu überwachen und zu melden. Es müssen einheitliche Vorschriften für die Art der Informationen, Systeme oder Instrumente, die der Betreiber und die Prüfstelle für den Austausch nutzen, und die Faktoren festgelegt werden, die bei der strategischen Analyse und der Risikoanalyse für die Planung der Prüfung zu berücksichtigen sind.

(21) Im Rahmen der Datenprüfung sollten die Prüfstellen spezifische Kohärenzprüfungen der Daten durchführen, die von Luftfahrzeugbetreibern bei der Erstellung der Berichte über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr verwendet werden. Die Art der Prüfungen sollte von den spezifischen Dateneingaben abhängen. Es sind harmonisierte Vorschriften erforderlich, um diese Prüfungen festzulegen und den Umgang mit fehlenden Daten im Hinblick auf die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr zu regeln.

(22) Um Einheitlichkeit mit der CO_2-Überprüfung zu schaffen und der Tatsache Rechnung zu tragen, dass Daten über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr weitgehend in automatisierten Systemen verarbeitet und aufgezeichnet werden, sollten für die Prüfung von Berichten über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr die Definition des Standorts bei der CO_2-Überprüfung und die von der Prüfstelle durchzuführenden Vorschriften für Standortbegehungen gelten. Virtuelle Standortbegehungen sollten unter ähnlichen Bedingungen zulässig sein. Die nationalen Akkreditierungsstellen sollten die Erfüllung dieser Bedingungen und die Leistung der Prüfstellen bei solchen Standortbegehungen im Rahmen der jährlichen Überwachung der Prüfstellen kontrollieren.

(23) Im Interesse der Rechtssicherheit und der Vermeidung von Verwaltungsaufwand ist eine einheitliche Wesentlichkeitsschwelle für alle Luftfahrzeugbetreiber angemessen, um die Prüfung von Berichten über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr zu planen und die Bewertung der Prüfstelle bei der Prüfung zu unterstützen, ob Falschangaben, Nichtkonformitäten oder Verstöße wesentliche Auswirkungen haben.

(24) Um sicherzustellen, dass einzelne oder aggregierte Falschangaben, Nichtkonformitäten oder Verstöße gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 unterhalb der geltenden Wesentlichkeitsschwelle nicht ignoriert werden, sollten diese auch dann als wesentlich angesehen werden, wenn dies angesichts der Art, des Umfangs und der besonderen Umstände des spezifischen Sachverhalts gerechtfertigt ist.

(25) Um den Verwaltungsaufwand für beaufsichtigte Unternehmen, die leicht zu überwachen sind und geringe Risiken aufweisen, zu verringern, sollte die Prüfung der Berichte dieser beaufsichtigten Unternehmen in einigen Punkten vereinfacht werden. Diese Vereinfachungen sollten nur unter strengen Bedingungen Anwendung finden, um die Qualität der Prüfung zu gewährleisten und die Umweltintegrität zu wahren.

(26) Um das Risiko einer Gefährdung der Unparteilichkeit der Prüfstelle zu verringern, sollten die Vorschriften über die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit der Prüfstelle und ihres Personals, die Prüftätigkeiten durchführen, auf die Prüfung von Berichten über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr ausgeweitet werden.

(27) Gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG gelten die in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 festgelegten Vorschriften für die Überwachung von und die Berichterstattung über Emissionen von Biomasse-Brennstoffen, erneuerbaren Brennstoffen nicht biogenen Ursprungs, wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen und synthetischen kohlenstoffarmen Kraftstoffen ab dem 1. Januar 2024. Daher sollten die Vorschriften für die Prüfung von Emissionen im Zusammenhang mit diesen Kraft- und Brennstoffen für die Prüfung von Emissionsberichten über den Berichtszeitraum 2024 gelten.

(28) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Klimaänderung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

   a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

      „b) die Prüfung der vom beaufsichtigten Unternehmen gemäß Artikel 30f der Richtlinie 2003/87/EG gemeldeten Treibhausgasemissionen, die ab dem 1. Januar 2025 anfallen;".

   b) Buchstabe c wird hinzugefügt:

      „c) die Prüfung der vom Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG gemeldeten Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, die ab dem 1. Januar 2025 anfallen."

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Die folgende Nummer 6c wird eingefügt:

„6c. ‚Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr' den vom Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG vorzulegenden und gemäß Artikel 68 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 als Anlage zum jährlichen Emissionsbericht des Luftfahrzeugbetreibers beizufügenden Bericht;".

b) Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. ‚Bericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers' den gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG jährlich zu erstattenden Emissionsbericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers, den Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, den gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission (*) vom Anlagenbetreiber vorgelegten Bezugsdatenbericht, den vom Anlagenbetreiber vorgelegten Datenbericht des neuen Marktteilnehmers gemäß Artikel 5 Absatz 2 der genannten Verordnung, den Bericht über die jährlichen Aktivitätsraten oder den Klimaneutralitätsbericht;

_____

(*) Delegierte Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission vom 19. Dezember 2018 zur Festlegung EU-weiter Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 59 vom 27.2.2019, S. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/331/oj)."

c) Nummer 13 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) für die Zwecke der Prüfung des Emissionsberichts eines Luftfahrzeugbetreibers oder seines Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr jede Handlung oder Unterlassung einer Handlung durch den Luftfahrzeugbetreiber, die den Anforderungen des von der zuständigen Behörde genehmigten Monitoringkonzepts zuwiderläuft;".

ii) Folgender Buchstabe ca wird eingefügt:

„ca) für die Zwecke der Prüfung eines Berichts über die Klimaneutralität jede Handlung oder Unterlassung einer Handlung durch den Anlagenbetreiber, die den Spezifikationen des Plans zur Klimaneutralität zuwiderläuft;".

d) Nummer 14 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) für die Zwecke der Prüfung des Emissionsberichts oder des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr eines Luftfahrzeugbetreibers: die Orte, an denen der Überwachungsprozess festgelegt und verwaltet wird, einschließlich der Orte, an denen sachdienliche Daten und Informationen kontrolliert und gespeichert werden;".

e) Nummer 30 erhält folgende Fassung:

„30. ‚Zeitraum für die Berichterstattung über Aktivitätsraten' den geltenden Zeitraum, der der Vorlage des Berichts über die jährlichen Aktivitätsraten gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 vorausgeht;".

f) Die folgenden Nummern 31 und 32 werden angefügt:

„31. ‚Klimaneutralitätsbericht' einen Bericht, der gemäß Artikel 3b Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 von einem Anlagenbetreiber vorgelegt wird;

32. ‚Zeitraum für die Berichterstattung über Klimaneutralität' gemäß Artikel 10a Absatz 1 Unterabsatz 5 und Artikel 10b Absatz 4 Unterabsatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG den geltenden Zeitraum bis zum 31. Dezember 2025 und anschließend jeden darauf folgenden Fünfjahreszeitraum bis zum 31. Dezember jedes fünften Jahres."

3. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 6*

Zuverlässigkeit der Prüfung

Die Adressaten eines geprüften Emissionsberichts, Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, Bezugsdatenberichts, Datenberichts eines neuen Marktteilnehmers, Berichts über die jährlichen Aktivitätsraten oder Klimaneutralitätsberichts müssen sich auf diesen verlassen können. Diese Berichte müssen zutreffend das darstellen, was sie vorgeben darzustellen bzw. von dem berechtigterweise erwartet werden kann, dass sie es darstellen.

Die Prüfung des Berichts des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers muss ein wirksames und verlässliches Mittel zur Unterstützung der Qualitätssicherung und Qualitätskontrolle sein und Informationen liefern, auf deren Grundlage der Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber seine Überwachung von und Berichterstattung über Emissionen, Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, Daten, die für die kostenlose Zuteilung relevant sind, oder Daten, die für Berichte über die Klimaneutralität, auch im Hinblick auf Etappenziele und Zielvorgaben relevant sind, verbessern kann.“

4. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Die Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:

„a) der Bericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers vollständig ist und entsprechend den Anforderungen in Anhang X der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, in Anhang IV der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331, in Artikel 3 Absatz 2 oder Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 genügt;

b) der jeweilige Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber im Falle der Prüfung eines Emissionsberichts eines Anlagenbetreibers im Einklang mit der Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen und dem von der zuständigen Behörde genehmigten Monitoringkonzept und im Falle der Prüfung eines Emissionsberichts oder eines Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr eines Luftfahrzeugbetreibers im Einklang mit dem von der zuständigen Behörde genehmigten Monitoringkonzept gehandelt hat;“.

ii) Folgender Buchstabe ca wird eingefügt:

„ca) der jeweilige Anlagenbetreiber im Falle der Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts eines Anlagenbetreibers die Spezifikationen des Plans zur Klimaneutralität gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 der Kommission (*) eingehalten hat, insbesondere in Bezug auf Maßnahmen, Etappenziele, Investitionen und Zielvorgaben;

_____

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 der Kommission vom 31. Oktober 2023 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich des Inhalts und des Formats der Pläne zur Klimaneutralität, die für die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten erforderlich sind (ABl. L, 2023/2441, 3.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2441/oj).“

iii) Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Für die Zwecke von Buchstabe d beschafft sich die Prüfstelle vom Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber unter Beachtung aller übrigen Informationen im Bericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers eindeutige, objektive Belege für die angegebenen aggregierten Emissionen, Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr und für die Daten, die für die kostenlose Zuteilung oder für die Klimaneutralitätsberichte relevant sind.“

b) Folgender Absatz 5a wird eingefügt:

„(5a) Stellt die Prüfstelle fest, dass ein Anlagenbetreiber die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 nicht befolgt, so wird diese Unregelmäßigkeit in den Prüfbericht aufgenommen, selbst wenn die zuständige Behörde den Plan zur Klimaneutralität gemäß Artikel 22b Absatz 1 Buchstabe c der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 als mit der genannten Verordnung konform erachtet hat.“

5. Artikel 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe ba wird eingefügt:

„ba) im Hinblick auf die Prüfung des Berichts über die Klimaneutralität den Umfang der Informationen und die Komplexität des Plans zur Klimaneutralität;".

b) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) den Ort der mit den Treibhausgasemissionen und den Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr zusammenhängenden Informationen und Daten, der für die kostenlose Zuteilung und der für Klimaneutralitätsberichte relevanten Daten."

6. Artikel 10 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe ca wird eingefügt:

„ca) die neueste Version des Plans zur Klimaneutralität des Anlagenbetreibers sowie jede andere sachdienliche Version des Plans zur Klimaneutralität;".

b) Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) gegebenenfalls den jährlichen Emissionsbericht, Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, Bezugsdatenbericht, Datenbericht des neuen Marktteilnehmers, Bericht über die jährlichen Aktivitätsraten oder Klimaneutralitätsbericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers;".

c) Der folgende Buchstabe kb wird eingefügt:

„kb) die Aufzeichnungen aller Aktualisierungen gemäß Artikel 22d der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331, wenn der Klimaneutralitätsbericht im Berichtszeitraum aktualisiert wurde;".

d) Die Buchstaben m, n und o erhalten folgende Fassung:

„m) den Prüfbericht des Vorjahres, des vorangegangenen Bezugszeitraums oder gegebenenfalls des vorangegangenen Zeitraums für die Berichterstattung über Klimaneutralität, wenn diese Prüfstelle im Vorjahr, im vorangegangenen Bezugszeitraum oder gegebenenfalls im vorangegangenen Zeitraum für die Berichterstattung über Klimaneutralität nicht die Prüfung für den betreffenden Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber ausgeführt hat;

n) die einschlägige Korrespondenz mit der zuständigen Behörde, insbesondere Informationen im Zusammenhang mit der Mitteilung von Änderungen des Monitoringkonzepts, des Plans zur Überwachungsmethodik, des Plans zur Klimaneutralität bzw. der Etappenziele und Zielvorgaben sowie gegebenenfalls Berichtigungen von gemeldeten Daten;

o) Angaben zu den Datenbanken und -quellen, einschließlich der von Eurocontrol oder einer anderen einschlägigen Organisation, des Systems zur Verfolgung von Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr (NEATS) oder eines IT-Instruments Dritter gemäß Artikel 56a Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die für Überwachungs- und Berichterstattungszwecke herangezogen wurden;".

e) Folgender Buchstabe oa wird eingefügt:

„oa) Angaben und zugrunde liegende Daten, die der Luftfahrzeugbetreiber für die Zusammenstellung von Fluginformationen, Informationen über Luftfahrzeugeigenschaften und andere Arten von überwachten Informationen verwendet, um die CO_2-Äquivalent-Berechnung für die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr je Flug durchzuführen, wenn NEATS gemäß Artikel 56b Absatz 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 zu einem späteren Zeitpunkt von der Kommission zur Verfügung gestellt wird;".

7. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) für die Prüfung des Emissionsberichts oder des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr des Luftfahrzeugbetreibers Art und Größe des Luftfahrzeugbetreibers, die Verteilung der Informationen auf verschiedene Orte und Zahl und Art der Flüge;".

ii) Folgender Buchstabe ca wird eingefügt:

„ca) für die Prüfung des Klimaneutralitätsberichts, den Plan zur Klimaneutralität, die in diesem Plan festgelegten spezifischen Etappenziele und Zielvorgaben sowie etwaige Aktualisierungen des Plans zur Klimaneutralität im Zeitraum für die Berichterstattung über Klimaneutralität;".

iii) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Art, Größe und Komplexität der Emissionsquellen und Stoffströme sowie die Geräte und Verfahren, mit denen die Emissionsdaten oder Daten über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr bzw. die für die kostenlose Zuteilung relevanten Daten ermittelt wurden, einschließlich der im Monitoringkonzept bzw. im Plan zur Überwachungsmethodik beschriebenen Messgeräte, Herkunft und Anwendung von Berechnungsfaktoren und andere Primärdatenquellen;“.

b) Der folgende Buchstabe f wird eingefügt:

„f) für die Prüfung von Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr, den Umfang, in dem die Luftfahrzeugbetreiber Daten in NEATS oder in von der Kommission gemäß Artikel 56a Absatz 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 genehmigten IT-Instrumenten Dritter bereitstellen.“

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Der folgende Buchstabe aa wird eingefügt:

„aa) es sich bei dem ihr vorgelegten Plan zur Klimaneutralität um die neueste Version handelt und ob diese von der zuständigen Behörde gemäß Artikel 22b Absatz 1 Buchstabe c der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 für konform befunden wurde;“.

ii) Folgender Buchstabe bb wird eingefügt:

„bb) der Plan zur Klimaneutralität während des Zeitraums für die Berichterstattung über Klimaneutralität geändert wurde und ob die zuständige Behörde über diese Änderungen unterrichtet wurde;“.

8. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) einen Plan für Datenstichproben, der vorgibt, in welchem Umfang und nach welchen Methoden Datenstichproben in Bezug auf die Datenpunkte genommen werden, die den aggregierten Emissionen im Emissionsbericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers, den aggregierten Nicht-CO_2-Effekten aus dem Luftverkehr im Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, den aggregierten für die kostenlose Zuteilung relevanten Daten im Bezugsdatenbericht, im Datenbericht des neuen Marktteilnehmers bzw. im Bericht über die jährlichen Aktivitätsraten des Anlagenbetreibers oder den aggregierten Daten, die für den Nachweis der Erreichung der im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben relevant sind, zugrunde liegen.“

b) Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Prüfstelle stellt den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Testplan so auf, dass sie feststellen kann, inwieweit die betreffenden Kontrolltätigkeiten eine zuverlässige Einschätzung erlauben, dass die in Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe b, c, ca und d oder in Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 3 genannten Anforderungen erfüllt sind.“

9. Artikel 14 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Prüfstelle führt den Prüfplan durch und überprüft die Durchführung des von der zuständigen Behörde genehmigten Monitoringkonzepts, Plans zur Überwachungsmethodik oder Plans zur Klimaneutralität auf der Grundlage der Risikoanalyse.“

10. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Der Einleitungssatz von Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(2) Unter Berücksichtigung des genehmigten Monitoringkonzepts, des Plans zur Überwachungsmethodik bzw. des Plans zur Klimaneutralität (einschließlich der darin beschriebenen Verfahren) überprüft die Prüfstelle im Rahmen der Datenprüfung gemäß Absatz 1 Folgendes:“.

ii) Folgender Buchstabe ca wird eingefügt:

„ca) für die Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts die Übereinstimmung mit den Grenzen der Anlage gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 und ihrer Anlagenteile gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331;".

iii) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) für die Prüfung des Emissionsberichts und des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr eines Luftfahrzeugbetreibers: die Vollständigkeit der Flüge, die unter eine Luftverkehrstätigkeit gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG fallen, für die der Luftfahrzeugbetreiber verantwortlich ist, sowie die Vollständigkeit der Emissionsdaten bzw. der Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr;".

iv) Der folgende Buchstabe fb wird eingefügt:

„fb) für die Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts: die Übereinstimmung der historischen Emissionen, der Emissionswerte und der Aktivitätsraten mit den Daten in den Bezugsdatenberichten und den Berichten über die Aktivitätsraten;".

b) Die folgenden Absätze 2a, 2b, 2c und 2d werden eingefügt:

„(2a) Stellt der Luftfahrzeugbetreiber im Bericht über die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr Daten zu Flugrouten zur Verfügung, so überprüft die Prüfstelle im Rahmen der Datenprüfung gemäß Absatz 1 und unter Berücksichtigung des genehmigten Monitoringkonzepts die Vollständigkeit der Flugrouteninformationen.

(2b) Stellt der Luftfahrzeugbetreiber im Bericht über die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr Daten zu Luftfahrzeugeigenschaften zur Verfügung, so überprüft die Prüfstelle im Rahmen der Datenprüfung gemäß Absatz 1 und unter Berücksichtigung des genehmigten Monitoringkonzepts mindestens Folgendes:

a) die Übereinstimmung zwischen den im genehmigten Monitoringkonzept aufgeführten Luftfahrzeugmustern und den gemeldeten Daten über Luftfahrzeugmuster bzw. den in internen Aufzeichnungen festgehaltenen Daten;

b) die Übereinstimmung zwischen den Datenquellen und Verfahren des Luftfahrzeugbetreibers für Luftfahrzeugtriebwerke mit der eindeutigen Kennung des Luftfahrzeugs, die in der Datenbank der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für Triebwerkemissionen oder einer gleichwertigen Datenbank enthalten ist, die zur Identifizierung der mit dem Luftfahrzeug verbundenen Triebwerke verwendet wird;

c) die Übereinstimmung zwischen der Luftfahrzeugmasse, der Startmasse oder dem Lastfaktor in den internen Aufzeichnungen des Luftfahrzeugbetreibers und den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage mit den vom Luftfahrzeugbetreiber gemeldeten Daten.

Die Prüfstelle verwendet auch die Luftfahrzeugleistungssimulationsbasis von Luftfahrzeugdaten, um die Luftfahrzeugmasse, die Startmasse oder den Lastfaktor zu schätzen und diese Daten mit den vom Luftfahrzeugbetreiber bereitgestellten Daten zu vergleichen.

(2c) Stellt der Luftfahrzeugbetreiber im Bericht über die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr Daten zur Luftfahrzeugleistung zur Verfügung, so überprüft die Prüfstelle im Rahmen der Datenprüfung gemäß Absatz 1 und unter Berücksichtigung des genehmigten Monitoringkonzepts Folgendes:

a) die Übereinstimmung zwischen Flugroutendaten und Luftfahrzeugleistungsdaten entlang seiner Flugroute, einschließlich eines Abgleichs der für Flugroutendaten und Luftfahrzeugleistungsdaten verwendeten Zeitstempel;

b) die Übereinstimmung zwischen dem aggregierten Treibstoffverbrauch und den Daten über den Treibstoffkauf oder die anderweitige Versorgung des für die Luftverkehrstätigkeit eingesetzten Luftfahrzeugs mit Treibstoff und den Messungen im Tank;

c) die Übereinstimmung zwischen den vom Luftfahrzeugbetreiber gemeldeten Daten und den Spezifikationen des Herstellers, den internen Aufzeichnungen und Verfahren im Zusammenhang mit dem gelieferten Treibstoff, dem Kraftstoffdurchsatz und der Triebwerkeffizienz, einschließlich des Triebwerkschubs;

d) Angaben, die die Prüfstelle als erforderlich ansieht, um das Prüfrisiko auf ein annehmbares Maß zu senken, damit hinreichende Sicherheit besteht, dass der Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr keine wesentlichen Falschangaben enthält.

Bei der Überprüfung der Übereinstimmung der unter Buchstabe a genannten Daten verwendet die Prüfstelle auch die Luftfahrzeugleistungssimulationsbasis mit Luftfahrzeugdaten, um die Kraftstoffdurchsatzmessungen und die Triebwerkeffizienz zu schätzen und diese so mit den vom Luftfahrzeugbetreiber bereitgestellten Daten zu vergleichen.

(2d) Verwendet der Luftfahrzeugbetreiber seine eigene Methode zur Bestimmung der Kraftstoffeigenschaften oder Wetterdaten im Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, sein eigenes Modul für die Kraftstoffverbrennung oder sein eigenes Modul für die Emissionsschätzung gemäß Artikel 56a Absatz 4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, so überprüft die Prüfstelle im Rahmen der Datenprüfung gemäß Absatz 1 die Gültigkeit der Eingabeinformationen, die zur Bestimmung der Daten verwendet wurden, und wendet die von der zuständigen Behörde im Monitoringkonzept genehmigten Methoden an."

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Für die Überprüfung der Vollständigkeit der Flugrouten gemäß Absatz 2a verwendet die Prüfstelle das Current Tactical Flight Model von Eurocontrol, das Regulated Tactical Flight Model von Eurocontrol oder alternativ das Filed Tactical Flight Model von Eurocontrol oder gegebenenfalls ein in Bezug auf die Datengenauigkeit gleichwertiges Modell, sowie die Daten aus dem automatischen bordabhängigen Flugüberwachungssystem."

11. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Wird weitergeleitetes CO_2 gemäß Artikel 49 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 abgezogen und wird das weitergeleitete CO_2 von der weiterleitenden und der empfangenden Anlage oder der CO_2-Transportinfrastruktur gemessen, so überprüft die Prüfstelle, ob sich Differenzen zwischen den Messwerten in beiden Anlagen oder der CO_2-Transportinfrastruktur durch die Unsicherheit der Messsysteme erklären lassen und ob in den Emissionsberichten beider Anlagen oder der CO_2-Transportinfrastruktur das korrekte arithmetische Mittel der Messwerte verwendet wurde.

Lassen sich die Differenzen der Messwerte in den beiden Anlagen oder der CO_2-Transportinfrastruktur nicht durch die Unsicherheit der Messsysteme erklären, so überprüft die Prüfstelle, ob zum Ausgleich der Messwertdifferenzen Anpassungen vorgenommen wurden, ob es konservative Anpassungen waren und ob die zuständige Behörde diese Anpassungen genehmigt hat.

Wurde das CO_2 im Transit gemäß Artikel 49 Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 gemeldet, so überprüft die Prüfstelle, ob das CO_2 im Transit spätestens am 31. Januar des Folgejahres in eine andere Anlage oder CO_2-Transportinfrastruktur weitergeleitet wurde."

b) Die folgenden Absätze 4a, 4b und 4c werden eingefügt:

„(4a) Wird weitergeleitetes N_2O nicht als emittiert gemäß Artikel 50 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 gezählt und wird das weitergeleitete N_2O von der weiterleitenden und der empfangenden Anlage gemessen, so überprüft die Prüfstelle, ob sich Differenzen zwischen den Messwerten in beiden Anlagen durch die Unsicherheit der Messsysteme erklären lassen und ob in den Emissionsberichten beider Anlagen das korrekte arithmetische Mittel der Messwerte verwendet wurde.

Lassen sich die Differenzen der Messwerte in den beiden Anlagen nicht durch die Unsicherheit der Messsysteme erklären, so überprüft die Prüfstelle, ob zum Ausgleich der Messwertdifferenzen Anpassungen vorgenommen wurden, ob es konservative Anpassungen waren und ob die zuständige Behörde diese Anpassungen genehmigt hat.

(4b) Bei gemäß Artikel 49 Absatz 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 weitergeleitetem CO_2 aus Materialien oder Brennstoffen, die Kohlenstoff mit Emissionsfaktor null enthalten, prüft die Prüfstelle alle folgenden Punkte:

a) das weitergeleitete CO_2 stammt aus Materialien oder Brennstoffen, die Kohlenstoff mit Emissionsfaktor null enthalten;

b) die weiterleitende Anlage oder CO_2-Transportinfrastruktur hat das weitergeleitete CO_2 ordnungsgemäß und proportional zu dem Kohlenstoffanteil abgezogen, der nicht aus Kohlenstoff mit Emissionsfaktor null stammt;

c) der Betreiber der Anlage oder der CO_2-Transportinfrastruktur hat Emissionen aus Leckagen, diffuse Emissionen oder abgelassene Emissionen überwacht, falls solche Emissionen aufgetreten sind;

d) Angaben, die die Prüfstelle als erforderlich ansieht, um das Prüfrisiko auf ein annehmbares Maß zu senken, damit hinreichende Sicherheit besteht, dass der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält.

(4c) Ist CO_2 gemäß Artikel 49a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden, so prüft die Prüfstelle Folgendes:

a) das Produkt ist in der Delegierten Verordnung (EU) 2024/2620 aufgeführt;

b) der Anlagenbetreiber hat das CO_2 aus Kohlenstoff ohne Emissionsfaktor null, das gemäß Artikel 49a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 dauerhaft chemisch gebunden ist, ordnungsgemäß abgezogen;

c) die Menge an CO_2, das in einem in der Delegierten Verordnung (EU) 2024/2620 aufgeführten Produkt dauerhaft chemisch gebunden ist;

d) den Anteil des CO_2 aus Materialien oder Brennstoffen, die Kohlenstoff mit Emissionsfaktor null enthalten:

i) CO_2, das aus diesen Materialien oder Brennstoffen stammt;

ii) der Anlagenbetreiber hat das CO_2, das dauerhaft chemisch gebunden ist, ordnungsgemäß und proportional zu dem Kohlenstoffanteil abgezogen, der nicht aus Kohlenstoff mit Emissionsfaktor null stammt;

e) Angaben, die die Prüfstelle als erforderlich ansieht, um das Prüfrisiko auf ein annehmbares Maß zu senken, damit hinreichende Sicherheit besteht, dass der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält.“

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Zur Prüfung des Emissionsberichts des Anlagenbetreibers überprüft die Prüfstelle im Rahmen der in Absatz 1 genannten Prüfung folgende Nachweise:

a) die Nachweise des Anlagenbetreibers, aus denen hervorgeht, dass die Biomasse-Brennstoffe mit Emissionsfaktor null die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29 Absätze 2 bis 7 und 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen;

b) die Nachweise des Anlagenbetreibers, aus denen hervorgeht, dass die erneuerbaren Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) mit Emissionsfaktor null oder wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe (RCF) die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen;

c) die Nachweise des Anlagenbetreibers, die Folgendes belegen:

i) Einhaltung des Schwellenwerts für die Verringerung der Treibhausgasemissionen gemäß Artikel 2 Nummer 13 der Richtlinie (EU) 2024/1788 durch synthetische kohlenstoffarme Kraftstoffe mit Emissionsfaktor null;

ii) ob der Kohlenstoffgehalt synthetischer kohlenstoffarmer Kraftstoffe zuvor gemäß der Richtlinie 2003/87/EG der Abgabe von Zertifikaten unterlag.“

d) Die folgenden Absätze 5a und 5b werden eingefügt:

„(5a) Hat der Anlagenbetreiber den Biomasseanteil und den identischen mit Emissionsfaktor null belegten Biomasseanteil von Biogas anhand von Rechnungsunterlagen gemäß Artikel 39 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 bestimmt, so prüft die Prüfstelle alle folgenden Punkte:

a) Die Verwendung der erworbenen Biogasmenge wird nicht von anderen geltend gemacht;

b) der Anlagenbetreiber und der Produzent des Biomasseanteils sind an dasselbe Gasnetz angeschlossen;

c) Angaben, die die Prüfstelle als erforderlich ansieht, um das Prüfrisiko auf ein annehmbares Maß zu senken, damit hinreichende Sicherheit besteht, dass der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält.

(5b) Werden der RFNBO- oder RCF-Anteil und der identische mit Emissionsfaktor null belegte RFNBO- oder RCF-Anteil von Erdgas gemäß Artikel 39a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 bestimmt, so prüft die Prüfstelle alle folgenden Punkte:

a) Die Verwendung der erworbenen Menge an RFNBO oder RCF wird nicht von anderen geltend gemacht;

b) der Anlagenbetreiber und der Produzent der RFNBO oder RCF sind an dasselbe Gasnetz angeschlossen;

c) Angaben, die die Prüfstelle als erforderlich ansieht, um das Prüfrisiko auf ein annehmbares Maß zu senken, damit hinreichende Sicherheit besteht, dass der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält.“

e) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Wird der alternative Flugkraftstoff oder der zulässige Flugkraftstoff in physisch identifizierbaren Chargen an das Luftfahrzeug geliefert und kann er physisch einem gemeldeten Flug zugeordnet werden, so prüft die Prüfstelle, ob die Menge alternativen Flugkraftstoffs oder zulässigen Flugkraftstoffs dem Flug, der unmittelbar auf die Vertankung des Kraftstoffs folgt, ordnungsgemäß zugeordnet wurde.

Werden mehrere Flüge ohne Betankung zwischen diesen aufeinanderfolgenden Flügen durchgeführt, so prüft die Prüfstelle, ob die Menge alternativen Flugkraftstoffs oder zulässigen Flugkraftstoffs diesen Flügen im Verhältnis zu den mittels des vorläufigen Emissionsfaktors berechneten Emissionen dieser Flüge zugeordnet ist.

Ist es auf einem Flugplatz nicht möglich, den alternativen Flugkraftstoff physisch einem bestimmten Flug zuzuordnen, so prüft die Prüfstelle, ob der alternative Flugkraftstoff Flügen zugeordnet ist, für die gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG Zertifikate abzugeben sind, im Verhältnis zu den mittels des vorläufigen Emissionsfaktors berechneten Emissionen der betreffenden von dem Flugplatz abgehenden Flüge.

Ist es auf einem Flugplatz nicht möglich, den zulässigen Flugkraftstoff physisch einem bestimmten Flug zuzuordnen, so prüft die Prüfstelle, ob der zulässige Flugkraftstoff den Flügen, für die gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG Zertifikate abzugeben sind, und den Flügen gemäß Artikel 3c Absatz 8 der genannten Richtlinie zugeordnet ist, im Verhältnis zu den mittels des vorläufigen Emissionsfaktors berechneten Emissionen der betreffenden Flüge.

Für die Zwecke der Unterabsätze 3 und 4 prüft die Prüfstelle, ob der alternative Flugkraftstoff oder der zulässige Flugkraftstoff gemäß dem von der zuständigen Behörde genehmigten Monitoringkonzept im Berichtszeitraum oder drei Monate vor Beginn oder drei Monate nach Ablauf des betreffenden Berichtszeitraums an die Betankungsanlage des Abflugplatzes geliefert wurde.

Für die Zwecke der Unterabsätze 1, 2, 3 und 4 prüft die Prüfstelle, ob

a) der alternative Flugkraftstoff oder der zulässige Flugkraftstoff Flugplatzpaaren im Emissionsbericht des Luftfahrzeugbetreibers ordnungsgemäß zugeordnet wird;

b) die Gesamtmenge des geltend gemachten alternativen Flugkraftstoffs den gemeldeten Gesamtkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers für Flüge, für die gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG Zertifikate abzugeben sind und die von dem Flugplatz abgehen, an dem der alternative Flugkraftstoff geliefert wird, nicht übersteigt;

ba) die Gesamtmenge des zulässigen Flugkraftstoffs den gemeldeten Gesamtkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers für Flüge, für die gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG Zertifikate abzugeben sind, und für Flüge gemäß Artikel 3c Absatz 8 der genannten Richtlinie, die von dem Flugplatz abgehen, an dem der zulässige Flugkraftstoff geliefert wird, nicht übersteigt;

c) die Gesamtmenge des alternativen Flugkraftstoffs für Flüge, für die gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG Zertifikate abzugeben sind, die Gesamtmenge des erworbenen alternativen Flugkraftstoffs, von dem die Gesamtmenge des an Dritte verkauften alternativen Flugkraftstoffs abgezogen wird, nicht übersteigt;

ca) die Gesamtmenge des zulässigen Flugkraftstoffs für Flüge, für die gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG Zertifikate abzugeben sind, und für Flüge gemäß Artikel 3c Absatz 8 der genannten Richtlinie, die Gesamtmenge des erworbenen zulässigen Flugkraftstoffs, von dem die Gesamtmenge des an Dritte verkauften zulässigen Flugkraftstoffs abgezogen wird, nicht übersteigt;

d) das Verhältnis zwischen alternativem Flugkraftstoff oder zulässigem Flugkraftstoff und fossilen Kraftstoffen, die den nach Flugplatzpaaren aggregierten Flügen zugeordnet sind, die Beimischungsobergrenze für den betreffenden nach einer anerkannten internationalen Norm zertifizierten alternativen Flugkraftstoff oder zulässigen Flugkraftstoff nicht übersteigt;

e) der aggregierte Anteil des alternativen Flugkraftstoffs mit Emissionsfaktor null nicht die Menge an alternativem Flugkraftstoff übersteigt, wofür folgender Nachweis erbracht wird:

i) Wenn der Anteil mit Emissionsfaktor null den Biomasseanteil eines gemischten alternativen Flugkraftstoffs betrifft, den Nachweis für die Erfüllung der Nachhaltigkeitskriterien und der Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29 Absätze 2 bis 7 und 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

ii) wenn der Anteil mit Emissionsfaktor null den RFNBO- oder RCF-Anteil eines gemischten alternativen Kraftstoffs betrifft, den Nachweis für die Erfüllung der Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001;

iii) wenn der Anteil mit Emissionsfaktor null den synthetischen kohlenstoffarmen Kraftstoffanteil eines gemischten alternativen Kraftstoffs betrifft, den Nachweis, dass der Schwellenwert für die Verringerung der Treibhausgasemissionen gemäß Artikel 2 Nummer 13 der Richtlinie (EU) 2024/1788 erreicht wurde, und den Nachweis, dass der Kohlenstoffgehalt des synthetischen kohlenstoffarmen Kraftstoffs zuvor Gegenstand der Abgabe von Zertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG war;

f) dieselbe Menge alternativen Flugkraftstoffs oder zulässigen Flugkraftstoffs weder bereits in einem früheren Bericht noch von einem anderen Luftfahrzeugbetreiber noch in einem anderen CO_2-Bepreisungssystem berücksichtigt oder geltend gemacht wurde."

12. Folgender Artikel 17c wird eingefügt:

„*Artikel 17c*

Überprüfung des Erreichens von Etappenzielen und Zielvorgaben

Für die Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts überprüft die Prüfstelle, ob die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben erreicht wurden. Zu diesem Zweck prüft die Prüfstelle Folgendes:

a) den Nachweis des Anlagenbetreibers, ob die Maßnahmen im Zusammenhang mit Etappenzielen und Zielvorgaben durchgeführt wurden und ob die Durchführung dieser Maßnahmen abgeschlossen wurde;

b) die Auswirkungen etwaiger Aktualisierungen des Plans zur Klimaneutralität auf das Erreichen von Etappenzielen und Zielvorgaben;

c) ob der Nachweis des Anlagenbetreibers, dass er Etappenziele und Zielvorgaben erreicht hat, mit dem Plan zur Klimaneutralität im Einklang steht;

d) ob geeignete Daten verwendet werden, um nachzuweisen, ob die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben erreicht wurden;

e) ob die Berechnung der Daten, anhand deren nachgewiesen wird, ob die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben erreicht wurden, korrekt ist und ob diese Daten mit anderen einschlägigen Daten des geprüften Emissionsberichts, Bezugsdatenberichts und Berichts über die jährlichen Aktivitätsraten übereinstimmen;

f) ob die erreichten Zielvorgaben eine Verringerung aufweisen, die mit der im Plan zur Klimaneutralität beschriebenen geschätzten Verringerung der Treibhausgasemissionen im Einklang steht, und falls dies nicht der Fall ist, was die Begründung ist."

13. Artikel 18 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Fehlen Daten, die für die Berechnung der Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr erforderlich sind, so prüft die Prüfstelle, ob die fehlenden Daten mithilfe von NEATS oder einem von der Kommission genehmigten IT-Instrument Dritter geschätzt werden können.

Können die fehlenden Daten nicht gemäß Unterabsatz 1 geschätzt werden, so prüft die Prüfstelle, ob die von der zuständigen Behörde genehmigten Ersatzdaten ordnungsgemäß angewandt wurden.

Kann ein Luftfahrzeugbetreiber die Genehmigung für Ersatzdaten nicht rechtzeitig einholen, so überprüft die Prüfstelle, ob das vom Luftfahrzeugbetreiber verwendete Konzept zur Ergänzung fehlender Daten gewährleistet, dass die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr nicht zu niedrig veranschlagt werden und dass dieses Konzept nicht zu wesentlichen Falschangaben führt."

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Treten Datenlücken in den Daten auf, mit denen nachgewiesen wird, dass die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele oder Zielvorgaben erreicht wurden, so prüft die Prüfstelle, ob der Ansatz, den der Anlagenbetreiber zum Ausgleich der fehlenden Daten verwendet, auf angemessenen Nachweisen beruht, und stellt sicher, dass die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 erforderlichen Daten nicht unterschätzt oder überschätzt werden."

14. Artikel 21 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Zur Prüfung des Emissionsberichts, des Bezugsdatenberichts, des Datenberichts des neuen Marktteilnehmers, des Berichts über die jährlichen Aktivitätsraten oder des Klimaneutralitätsberichts eines Anlagenbetreibers entscheidet die Prüfstelle anhand der Risikoanalyse, ob weitere Orte begangen werden müssen, und insbesondere, ob wichtige Teile der Datenflussaktivitäten und Kontrolltätigkeiten an anderen Orten, z. B. im Firmensitz und anderen Büros außerhalb des Standorts, durchgeführt werden."

15. Artikel 22 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Stellt die Prüfstelle im Verlauf der Prüfung Falschangaben, Nichtkonformitäten oder Verstöße gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die Delegierte Verordnung (EU) 2019/331, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 fest, so teilt sie dies dem Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber unverzüglich mit und fordert ihn auf, diese zu berichtigen bzw. zu beseitigen.

Der Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber berichtigt mitgeteilte Falschangaben und beseitigt mitgeteilte Nichtkonformitäten.

Wurde ein Verstoß gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die Delegierte Verordnung (EU) 2019/331, die Durchführungsverordnung: (EU) 2019/1842 oder die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 festgestellt, so meldet der Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber dies der zuständigen Behörde und beseitigt den Verstoß umgehend in geeigneter Weise."

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Falschangaben, Nichtkonformitäten oder Verstöße gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die Delegierte Verordnung (EU) 2019/331, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441, die der Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber im Verlauf der Prüfung berichtigt bzw. beseitigt hat, und markiert sie als behoben."

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Prüfstelle ermittelt, ob sich die nicht berichtigten Falschangaben für sich allein oder zusammen mit anderen wesentlich auf die gemeldeten Gesamtemissionen, Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr oder auf für die kostenlose Zuteilung oder die Berichterstattung über die Klimaneutralität relevante Daten auswirken. Bei der Bewertung der Wesentlichkeit von Falschangaben berücksichtigt die Prüfstelle den Umfang und die Art der Falschangabe sowie die besonderen Umstände ihres Auftretens."

ii) Unterabsatz 4 erhält folgende Fassung:

„Beseitigt der Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber den Verstoß gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die Delegierte Verordnung (EU) 2019/331, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 nicht gemäß Absatz 1, bevor die Prüfstelle den Prüfbericht ausstellt, so bewertet die Prüfstelle, ob sich der nicht beseitigte Verstoß auf die gemeldeten Daten auswirkt und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat."

16. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Für die Prüfung der Berichte über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % der im Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr insgesamt gemeldeten aggregierten CO_2-Äq."

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Für die Zwecke der Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts beträgt die Wesentlichkeitsschwelle 5 % eines der folgenden Werte:

a) die Gesamtemissionen der Anlage für den betreffenden Anlagenteil, sofern sich die erreichten Zielvorgaben auf absolute Emissionsziele beziehen;

b) die Intensität jedes einzelnen Anlagenteils mit Produkt-Benchmark, ausgedrückt in tCO_2-Äq. pro relevanter Produktionseinheit, sofern sich die erreichten Zielvorgaben auf die Aktivitätsraten eines Anlagenteils mit Produkt-Benchmark beziehen;

c) die Intensität jedes einzelnen Anlagenteils mit Wärme-Benchmark, ausgedrückt in tCO_2-Äq. pro TJ verbrauchter Wärme, sofern sich die erreichten Zielvorgaben auf die Aktivitätsraten eines Anlagenteils mit Wärme-Benchmark beziehen;

d) die Intensität jedes einzelnen Anlagenteils mit Brennstoff-Benchmark, ausgedrückt in tCO_2-Äq. pro TJ verbrauchten Brennstoffs, sofern sich die erreichten Zielvorgaben auf die Aktivitätsraten eines Anlagenteils mit Brennstoff-Benchmark beziehen;

e) die Intensität jedes einzelnen Anlagenteils mit Prozessemissionen, ausgedrückt in tCO_2-Äq. pro relevanter Produktionseinheit, sofern sich die erreichten Zielvorgaben auf die Aktivitätsraten eines Anlagenteils mit Prozessemissionen beziehen;

f) die spezifische Zielvorgabe, die zur Bestimmung des Prozentsatzes des Benchmarkwerts verwendet wird, sofern es sich um Zielvorgaben im Verhältnis zum Benchmarkwert für jeden relevanten Anlagenteil handelt."

17. In Artikel 24 wird folgender Buchstabe ea eingefügt:

„ea) sie stellt sicher, dass für die Zwecke der Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts genügend Nachweise für die Abgabe eines Prüfgutachtens mit hinreichender Sicherheit dafür erlangt wurden, dass die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele oder Zielvorgaben erreicht wurden;".

18. Artikel 26 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) für die Zwecke der Prüfung des Emissionsberichts des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers, des Berichts über die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr des Luftfahrzeugbetreibers oder der Prüfung des Bezugsdatenberichts des Anlagenbetreibers, des Berichts über die jährlichen Aktivitätsraten oder des Berichts neuer Marktteilnehmer hinreichende Informationen zur Untermauerung des Prüfgutachtens, einschließlich Begründungen für die Einschätzung, ob sich die festgestellten Falschangaben wesentlich auf die gemeldeten Emissionsdaten oder die für die kostenlose Zuteilung relevanten Daten auswirken oder nicht;."

b) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) für die Zwecke der Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts hinreichende Informationen zur Untermauerung des Prüfgutachtens, einschließlich Begründungen für die Einschätzung, ob die festgestellten Falschangaben wesentlich sind und ob die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben erreicht wurden."

19. Artikel 27 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) In Unterabsatz 1 erhält der einleitende Teil folgende Fassung:

„(1) Anhand der im Verlauf der Prüfung gesammelten Informationen stellt die Prüfstelle dem Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber zu jedem geprüften Emissionsbericht, jedem Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr oder jedem Bezugsdatenbericht eines Anlagenbetreibers, Datenbericht des neuen Marktteilnehmers, Bericht über die jährlichen Aktivitätsraten oder Klimaneutralitätsbericht einen Prüfbericht aus, der eines der folgenden Prüfgutachten enthält:".

ii) Folgender Buchstabe ba wird eingefügt:

„ba) für die Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts: Die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben wurden nicht erreicht;".

iii) Folgender Buchstabe ca wird eingefügt:

„ca) für die Zwecke der Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts: Der Prüfumfang gemäß Artikel 28 ist zu eingeschränkt, und die Prüfstelle konnte keine hinreichenden Nachweise für die Abgabe eines Prüfgutachtens mit hinreichender Sicherheit dafür erlangen, dass die im Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele oder Zielvorgaben erreicht wurden;".

iv) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Im Sinne von Unterabsatz 1 Buchstabe a darf der Bericht eines Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers nur in folgenden Fällen als zufriedenstellend befunden werden:

a) Der Bericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers enthält keine wesentlichen Falschangaben;

b) für die Prüfung eines Klimaneutralitätsberichts: Die in dem Plan zur Klimaneutralität festgelegten Etappenziele und Zielvorgaben wurden erreicht."

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) die Kriterien, anhand deren der Bericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers geprüft wurde, einschließlich gegebenenfalls der Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen, der verschiedenen Versionen des von der zuständigen Behörde genehmigten Monitoringkonzepts bzw. des Plans zur Überwachungsmethodik oder des Klimaneutralitätsberichts und der Geltungsdauer jedes Monitoringkonzepts;".

ii) Folgender Buchstabe ga wird eingefügt:

„ga) im Falle der Prüfung des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr des Luftfahrzeugbetreibers, aggregierte CO_2-Äq. der Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr je Luftfahrzeugbetreiber;".

iii) Folgender Buchstabe gb wird eingefügt:

„gb) im Falle der Prüfung des Emissionsberichts des Luftfahrzeugbetreibers, die Bestätigung, dass gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG eine Überprüfung der Vollständigkeit und Genauigkeit der geltend gemachten Menge an reinem alternativem Flugkraftstoff mit Emissionsfaktor null und der Menge des reinen zulässigen Flugkraftstoffs je Kraftstoffkategorie durchgeführt wurde, einschließlich einer Bestätigung, dass keine Unstimmigkeiten festgestellt wurden und gegebenenfalls dass die proportionale Zuordnung der Kraftstoffe zu den Flügen ordnungsgemäß angewandt wurde;".

iv) Folgender Buchstabe hb wird eingefügt:

„hb) im Falle der Prüfung des Klimaneutralitätsberichts, die bis zum Ende des Zeitraums für die Berichterstattung über Klimaneutralität erreichten Zielvorgaben und Etappenziele;".

v) Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„i) den Berichtszeitraum, den Bezugszeitraum, den Zeitraum für die Berichterstattung über Aktivitätsraten oder den Zeitraum für die Berichterstattung über Klimaneutralität, auf den sich die Prüfung bezieht;".

vi) Buchstabe o erhält folgende Fassung:

„o) etwaige Verstöße gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die Delegierte Verordnung (EU) 2019/331, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441, die im Verlauf der Prüfung entdeckt wurden;".

vii) Die folgenden Buchstaben qa und qb werden eingefügt:

„qa) eine Erklärung, ob die Methode zur Schließung von Datenlücken gemäß Artikel 18 Absatz 4 zu wesentlichen Falschangaben führt;

qb) wenn der Luftfahrzeugbetreiber die Genehmigung für Ersatzdaten nicht rechtzeitig gemäß Artikel 18 Absatz 1a erhalten hat, eine Erklärung, wenn die zur Schließung von Datenlücken verwendete Methode zu wesentlichen Falschangaben führt;".

viii) Der folgende Buchstabe rf wird eingefügt:

„rf) wenn die Prüfstelle, die die Prüfung des Emissionsberichts eines Luftfahrzeugbetreibers durchführt, die Prüfung gemäß Artikel 33a Absatz 2 dieser Verordnung durchgeführt hat, die Bestätigung, dass die Daten zu Flügen in NEATS oder im IT-Instrument Dritter gemäß Artikel 56a Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 mit den Daten zu Flügen im Emissionsbericht übereinstimmen, wobei der Umfang der unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Flüge und die vom Luftfahrzeugbetreiber gemeldeten Flüge zu berücksichtigen sind, gegebenenfalls einschließlich einer Beschreibung etwaiger Feststellungen und Bemerkungen zur Kohärenz und Vollständigkeit der Flüge;".

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Prüfstelle beschreibt in dem Prüfbericht die Falschangaben, Nichtkonformitäten und Verstöße gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die Delegierte Verordnung (EU) 2019/331, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 so genau, dass sich dem Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber und der zuständigen Behörde Folgendes erschließt:

a) der Umfang und die Art der Falschangaben, Nichtkonformitäten und Verstöße gegen die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, die Delegierte Verordnung (EU) 2019/331, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441;

b) warum sich die Falschangabe wesentlich auswirkt bzw. warum nicht;

c) auf welches Element im Bericht des Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreibers sich die Falschangabe bzw. auf welches Element des Monitoringkonzepts bzw. des Plans zur Überwachungsmethodik oder des Klimaneutralitätsberichts sich die Nichtkonformität bezieht;

d) auf welchen Artikel der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 sich der Verstoß bezieht."

20. Artikel 28 wird wie folgt geändert:

a) Der einleitende Teil erhält folgende Fassung:

„In folgenden Fällen kann die Prüfstelle beschließen, dass der in Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe ca genannte Prüfumfang zu eingeschränkt ist:".

b) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) das Monitoringkonzept, der Plan zur Überwachungsmethodik oder der Plan zur Klimaneutralität ist nicht umfassend oder klar genug, um Schlussfolgerungen aus der Prüfung zu ziehen;".

c) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) die zuständige Behörde hat den Plan zur Überwachungsmethodik nicht genehmigt;".

d) Folgender Buchstabe f wird angefügt:

„f) der Plan zur Klimaneutralität wurde nicht geprüft und von der zuständigen Behörde gemäß Artikel 22b Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe c der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 für konform befunden."

21. Artikel 30 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe da wird eingefügt:

„da) die Überwachung und Berichterstattung betreffend Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr;".

b) Folgender Buchstabe f wird angefügt:

„f) die Erhebung, Verarbeitung und Meldung von Daten für Klimaneutralitätsberichte, auch in Bezug auf Etappenziele und Zielvorgaben."

22. Artikel 31 Absatz 3 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) der Bezugsdatenbericht eines Anlagenbetreibers, der Datenbericht des neuen Marktteilnehmers oder der Klimaneutralitätsbericht geprüft wird."

23. Artikel 33 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 33*

Vereinfachte Prüfung des Emissionsberichts des Luftfahrzeugbetreibers

(1) Ergibt die Risikoanalyse der Prüfstelle, dass der Fernzugriff auf alle einschlägigen Daten möglich ist, so kann die Prüfstelle abweichend von Artikel 21 Absatz 1 dieser Verordnung bei einem Luftfahrzeugbetreiber, der die vereinfachten Instrumente gemäß Artikel 55 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 zur Bestimmung der CO_2-Emissionen nutzt, auf eine Standortbegehung verzichten.

(2) Verwendet ein Luftfahrzeugbetreiber die in Artikel 55 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 genannten vereinfachten Instrumente für die Schätzung des Treibstoffverbrauchs und wurden die gemeldeten Daten zu CO_2-Emissionen mit diesen Instrumenten ohne jeglichen Beitrag des Luftfahrzeugbetreibers generiert, so kann die Prüfstelle aufgrund der Risikoanalyse beschließen, auf die Kontrollen gemäß den Artikeln 14 und 16, Artikel 17 Absätze 1 und 2 sowie Artikel 18 dieser Verordnung zu verzichten."

24. Folgender Artikel 33a wird angefügt:

„*Artikel 33a*

Vereinfachte Prüfung des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr

(1) Abweichend von den Artikeln 7 bis 27 der vorliegenden Verordnung gilt der Bericht des Luftfahrzeugbetreibers über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr als geprüft, wenn der Bericht mit Daten aus NEATS oder einem IT-Instrument Dritter gemäß Artikel 56a Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 ausgefüllt wird, ohne jeglichen Beitrag und ohne Änderung des Luftfahrzeugbetreibers und wenn der Luftfahrzeugbetreiber zu einer der folgenden Kategorien gehört:

a) Kleinemittenten im Sinne von Artikel 55 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/2066;

b) für die Berichtszeiträume 2025 und 2026, Luftfahrzeugbetreiber mit jährlichen Gesamtemissionen von weniger als 3 000 Tonnen CO_2 aus anderen als den in Artikel 28a Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3c Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG genannten Flügen.

(2) Wird der Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr eines anderen als der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugbetreiber mit Daten aus NEATS oder einem IT-Instrument Dritter in Artikel 56a Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 ohne jeglichen Beitrag und ohne Änderung des Luftfahrzeugbetreibers ausgefüllt, gilt der Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr als geprüft. Die Prüfstelle, die eine Prüfung des Emissionsberichts dieses Luftfahrzeugbetreibers durchführt, prüft jedoch im Rahmen dieser Prüfung die Übereinstimmung zwischen den Fluginformationen im Emissionsbericht und den Fluginformationen in NEATS oder im Instrument Dritter unter Berücksichtigung des Umfangs der Flüge, die unter die Richtlinie 2003/87/EG fallen und vom Luftfahrzeugbetreiber gemeldet werden."

25. Artikel 34b wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Virtuelle Standortbegehungen zur Prüfung der Berichte von Luftfahrzeugbetreibern".

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Abweichend von Artikel 21 Absatz 1 kann die Prüfstelle in anderen Fällen als den in Artikel 34a beschriebenen beschließen, eine virtuelle Standortbegehung durchzuführen, um den Emissionsbericht eines Luftfahrzeugbetreibers oder den Bericht über die Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr eines Luftfahrzeugbetreibers zu überprüfen. Die Entscheidung der Prüfstelle, eine virtuelle Standortbegehung durchzuführen, hängt vom Ergebnis der Risikoanalyse sowie von der Feststellung ab, dass für die Prüfstelle der Fernzugriff auf alle einschlägigen Daten möglich ist. Die Prüfstelle teilt dem Luftfahrzeugbetreiber unverzüglich ihre Entscheidung mit, eine virtuelle Standortbegehung durchzuführen."

c) Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sie zum ersten Mal einen Emissionsbericht oder einen Bericht über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr des Luftfahrzeugbetreibers prüft;".

26. Artikel 37 Absatz 5 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Führt die Prüfstelle eine Prüfung von Bezugsdatenberichten, Datenberichten neuer Marktteilnehmer, Berichten über die jährlichen Aktivitätsraten oder Klimaneutralitätsberichten durch, so verfügt darüber hinaus mindestens ein Mitglied des Prüfteams über die technische Kompetenz und die Kenntnisse, die erforderlich sind, um die speziellen technischen Aspekte im Zusammenhang mit der Erhebung und Überwachung von für die kostenlose Zuteilung relevanten Daten sowie die Berichterstattung darüber zu beurteilen."

27. Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) mit der Richtlinie 2003/87/EG, der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 oder der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441 (im Falle der Prüfung des Bezugsdatenberichts, des Datenberichts eines neuen Marktteilnehmers, des Berichts über die jährlichen Aktivitätsraten oder des Klimaneutralitätsberichts), der vorliegenden Verordnung, einschlägigen Normen und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften, geltenden Leitlinien sowie den einschlägigen Leitlinien und Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle eine Prüfung vornimmt, vertraut sein;".

28. Artikel 43 Absatz 3 Unterabsatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Ein untragbares Risiko für die Unparteilichkeit oder ein Interessenkonflikt gemäß Unterabsatz 1 Satz 1 gilt insbesondere als gegeben, wenn".

b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) eine Prüfstelle oder ein Teil derselben Rechtsperson technische Hilfe bei der Aufstellung oder Unterhaltung des Systems leistet, mit dem Emissionen, Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr oder für die kostenlose Zuteilung relevante Daten überwacht und gemeldet werden;".

c) Die folgenden Buchstaben c und d werden eingefügt:

„c) eine Prüfstelle eine Prüfung des Klimaneutralitätsberichts durchführt und diese Prüfstelle oder ein Teil derselben Rechtsperson Beratungsdienste gemäß Buchstabe a, technische Hilfe gemäß Buchstabe b oder Beratungsdienste in Bezug auf die im Plan zur Klimaneutralität beschriebenen Maßnahmen und Investitionen erbringt, einschließlich einer quantitativen und qualitativen Bewertung der geschätzten Auswirkungen dieser Maßnahmen und Investitionen auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen;

d) eine Prüfstelle eine Prüfung des Klimaneutralitätsberichts durchführt und diese Prüfstelle oder ein Teil derselben Rechtsperson Beratungsdienste gemäß Buchstabe a, technische Hilfe gemäß Buchstabe b oder Beratungsdienste zur Ausarbeitung des Plans zur Klimaneutralität oder des Entwurfs des Plans zur Klimaneutralität erbringt."

29. In Artikel 43l wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Zur Prüfung der Berichte beaufsichtigter Unternehmen prüft die Prüfstelle im Rahmen der in Absatz 1 genannten Prüfung Folgendes:

a) die Nachweise des beaufsichtigten Unternehmens, aus denen hervorgeht, dass die Biomasse-Brennstoffe mit Emissionsfaktor null die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29 Absätze 2 bis 7 und 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen;

b) die Nachweise des beaufsichtigten Unternehmens, aus denen hervorgeht, dass die erneuerbaren Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs mit Emissionsfaktor null oder wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen;

c) die Nachweise des beaufsichtigten Unternehmens, die Folgendes belegen:

i) Einhaltung des Schwellenwerts für die Verringerung der Treibhausgasemissionen gemäß Artikel 2 Nummer 13 der Richtlinie (EU) 2024/1788 durch synthetische kohlenstoffarme Kraftstoffe mit Emissionsfaktor null;

ii) ob der Kohlenstoffgehalt synthetischer kohlenstoffarmer Kraftstoffe zuvor gemäß der Richtlinie 2003/87/EG der Abgabe von Zertifikaten unterlag.“

30. Artikel 43w wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Die Buchstaben a, b und c erhalten folgende Fassung:

„a) alle durch das beaufsichtigte Unternehmen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffströme sind kommerzielle Standardbrennstoffe oder Brennstoffe, die kommerziellen Standardbrennstoffen gemäß Artikel 75k Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 gleichwertig sind;

b) es werden Standardwerte für den Emissionsfaktor und den Einheitenumrechnungsfaktor angewandt;

c) für den Biomasseanteil wird ein Standardwert angewandt, oder es gelten alle folgenden Bedingungen:

i) Ebene 3b wird zur Bestimmung des Biomasseanteils des Brennstoffstroms gemäß Anhang IIa Abschnitt 2.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 angewandt;

ii) die Prüfstelle erhält Zugang zu allen einschlägigen Aufzeichnungen über die Massenbilanz gemäß Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2018/2001 und zu dem Nachweis für die Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien oder der Kriterien für Treibhausgaseinsparungen;

iii) das beaufsichtigte Unternehmen ermöglicht der Prüfstelle den Kontakt zu allen relevanten Angestellten für Befragungen.“

ii) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) für jeden Brennstoffstrom gilt ein Anteilsfaktor von 1 gemäß Artikel 75l Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, oder es gilt ein Standardanteilsfaktor gemäß Artikel 75l Absatz 6 der genannten Verordnung.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) es werden Standardwerte für den Emissionsfaktor und den Einheitenumrechnungsfaktor angewandt;“.

ii) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) für den Biomasseanteil wird ein Standardwert angewandt, oder es gelten alle folgenden Bedingungen:

i) Ebene 3b wird zur Bestimmung des Biomasseanteils des Brennstoffstroms gemäß Anhang IIa Abschnitt 2.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 angewandt;

ii) die Prüfstelle erhält Zugang zu allen einschlägigen Aufzeichnungen über die Massenbilanz gemäß Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2018/2001 und zu dem Nachweis für die Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien oder der Kriterien für Treibhausgaseinsparungen;

iii) das beaufsichtigte Unternehmen ermöglicht der Prüfstelle den Kontakt zu allen relevanten Angestellten für Befragungen."

iii) Folgender Buchstabe e wird angefügt:

„e) für jeden Brennstoffstrom gilt ein Anteilsfaktor von 1 gemäß Artikel 75l Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, oder es gilt ein Standardanteilsfaktor gemäß Artikel 75l Absatz 6 der genannten Verordnung."

31. Artikel 43x erhält folgende Fassung:

„Artikel 43x

Vereinfachte Prüfpläne, virtuelle Standortbegehungen und vereinfachte Prüfung

(1) Die Artikel 34 und 34a gelten für die Prüfung der unter Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG fallenden Emissionen eines beaufsichtigten Unternehmens. Zu diesem Zweck ist jeder Verweis auf Betreiber, Anlagenbetreiber und Luftfahrzeugbetreiber als Verweis auf das beaufsichtigte Unternehmen zu verstehen.

(2) Für die Zwecke der Prüfung des Emissionsberichts eines beaufsichtigten Unternehmens für die Berichtszeiträume 2025 und 2026 kann die Prüfstelle auf der Grundlage der Risikoanalyse beschließen, die Methode zur Bestimmung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen nicht zu überprüfen, wenn die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen im Emissionsbericht des beaufsichtigten Unternehmens auf der Grundlage der in Artikel 75j Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 genannten Methode bestimmt werden und eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

a) Aus einer unabhängigen Quelle geht hervor, dass die Brennstoffmengen, die nach den Methoden gemäß Artikel 75j Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 bestimmt wurden, den in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen im Emissionsbericht des beaufsichtigten Unternehmens entsprechen;

b) die in den Emissionsbericht des beaufsichtigten Unternehmens aufgenommenen, in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen stammen aus dem EDV-gestützten System für die Beförderung und Kontrolle verbrauchsteuerpflichtiger Waren gemäß Artikel 20 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates (*) und das beaufsichtigte Unternehmen hat daran keine Änderungen vorgenommen.

(3) Das beaufsichtigte Unternehmen gewährt der Prüfstelle Zugang zu den Nachweisen gemäß Absatz 2 Buchstabe a und zu den Nachweisen aus dem EDV-gestützten System gemäß Absatz 2 Buchstabe b, um die in den Nachweisen angegebenen Brennstoffmengen mit den in den jährlichen Emissionsberichten enthaltenen, in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen abzugleichen.

(4) Artikel 43v Absatz 7 Buchstabe a findet keine Anwendung, wenn die Bedingungen gemäß Artikel 43w Absatz 3 anwendbar sind und die Prüfstelle beschlossen hat, die Methode zur Bestimmung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Brennstoffmengen gemäß Absatz 2 nicht zu überprüfen.

(5) Artikel 43v Absatz 7 Buchstabe a findet keine Anwendung, wenn die Voraussetzungen des Artikels 43w Absatz 2 erfüllt sind.

_____

(*) Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Festlegung des allgemeinen Verbrauchsteuersystems (ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2020/262/oj)."

32. Artikel 44 wird wie folgt geändert:

a) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Für die Prüfung von Bezugsdatenberichten, Datenberichten neuer Marktteilnehmer, Berichten über die jährlichen Aktivitätsraten oder Klimaneutralitätsberichten muss eine Prüfstelle, die einem Anlagenbetreiber einen Prüfbericht ausstellt, zusätzlich für die in Anhang I genannte Tätigkeitsgruppe Nr. 98 akkreditiert worden sein."

b) Folgende Unterabsätze 3 und 4 werden angefügt:

„Abweichend von Unterabsatz 1 kann, wenn der Luftfahrzeugbetreiber seine eigenen Fluginformationen, Daten zu Flugrouten oder Luftfahrzeugeigenschaften in NEATS oder ein von der Kommission gemäß Artikel 56a Absätze 7 und 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 genehmigtes IT-Instrument Dritter aufnimmt und der Rest des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr mit Daten aus NEATS oder diesem IT-Instrument Dritter ohne jeglichen Beitrag und ohne Änderung des Luftfahrzeugbetreibers ausgefüllt wird, eine Prüfstelle, die die Prüfung des Berichts über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr dieses Luftfahrzeugbetreibers durchführt, für die in Anhang I genannte Tätigkeitsgruppe 12a akkreditiert werden.

Die Akkreditierungsurkunden für die Prüfung von Emissionsberichten eines Luftfahrzeugbetreibers, die im Rahmen der Tätigkeitsgruppe 12 des Akkreditierungsbereichs ausgestellt wurden und am 31. März 2025 gültig sind, gelten als für die Tätigkeitsgruppe 12a im Akkreditierungsbereich ausgestellt."

33. Artikel 58 Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Dem Begutachtungsteam gehört mindestens eine Person an, die über die für den Akkreditierungsbereich relevanten Kenntnisse auf dem Gebiet der Überwachung und Berichterstattung betreffend Treibhausgasemissionen oder Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 sowie die notwendigen Qualifikationen und Kenntnisse verfügt, die erforderlich sind, um die in diesen Bereich fallenden Prüftätigkeiten in der Anlage, bei dem Luftfahrzeugbetreiber oder dem beaufsichtigten Unternehmen zu begutachten, und mindestens eine Person mit Kenntnissen der einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Leitlinien."

34. Artikel 59 Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ist mit der Richtlinie 2003/87/EG, der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842, wenn der Begutachter die Kompetenz und Leistungsfähigkeit der Prüfstelle für den in Anhang I dieser Verordnung genannten Bereich Nr. 98 begutachtet, der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441, wenn der Begutachter eine Prüfstelle, die einen Klimaneutralitätsbericht prüft, begutachtet, der vorliegenden Verordnung, einschlägigen Normen, anderen einschlägigen Rechtsvorschriften und geltenden Leitlinien vertraut;".

35. Artikel 60 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) ist mit der Richtlinie 2003/87/EG, der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842, wenn der technische Sachverständige die Kompetenz und Leistungsfähigkeit der Prüfstelle für den in Anhang I dieser Verordnung genannten Bereich Nr. 98 begutachtet, der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2441, wenn der technische Sachverständige eine Prüfstelle, die einen Klimaneutralitätsbericht prüft, begutachtet, der vorliegenden Verordnung, einschlägigen Normen, anderen einschlägigen Rechtsvorschriften und geltenden Leitlinien vertraut;".

36. Artikel 69 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten können gemäß Artikel 74 Absatz 1 oder Artikel 75u der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066, gemäß Artikel 13 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 oder gemäß Artikel 3 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 von den Prüfstellen verlangen, dass sie für die Prüfberichte elektronische Vorlagen oder besondere Dateiformate verwenden."

37. Artikel 77 Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) die Anschrift und die Kontaktdaten der Anlagen- oder Luftfahrzeugbetreiber, deren Emissionsberichte, Berichte über Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr, Bezugsdatenberichte, Datenberichte neuer Marktteilnehmer, Berichte über die jährlichen Aktivitätsraten oder Klimaneutralitätsberichte Gegenstand der Prüfung sind;".

38. Anhang I wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Inkrafttreten und Anwendung

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

Artikel 1 Nummer 11 Buchstaben c, d und e, Nummer 19 Buchstabe b Ziffer iii und Nummer 29 gelten ab dem 1. Januar 2025 für die Prüfung von Emissionen, die ab dem 1. Januar 2024 anfallen.

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

Brüssel, den 18. Juni 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Angabe des Akkreditierungsbereichs von Prüfstellen in der Akkreditierungsurkunde erfolgt anhand der nachstehenden Tätigkeitsgruppen gemäß Anhang I und Kapitel IVa der Richtlinie 2003/87/EG und anderer Tätigkeiten gemäß Artikel 10a, Artikel 10b und Artikel 24 derselben Richtlinie. Diese Bestimmungen gelten auch für Prüfstellen, die gemäß Artikel 55 Absatz 2 von einer nationalen Behörde zertifiziert wurden."

2. Die Tabelle wird wie folgt geändert:

a) Zeile 14 über die Tätigkeitsgruppe 12 erhält folgende Fassung:

„12a	Luftverkehr (Emissionsdaten)
12b	Luftverkehr (Nicht-CO_2-Effekte aus dem Luftverkehr)"

b) Zeile 15 über die Tätigkeitsgruppe 98 erhält folgende Fassung:

„98	Andere Tätigkeitsbereiche gemäß Artikel 10a und Artikel 10b Absatz 4 Unterabsätze 3 und 4 der Richtlinie 2003/87/EG"