

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten
COM(2023) 441 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: Drucksache 196/10 = AE-Nr. 100240



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -
{SWD(2023) 442 final}

BEGRÜNDUNG

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Erfassung von Treibhausgasemissionen ist eine Maßnahme, die in verschiedenen Wirtschaftssektoren zum Einsatz kommt, um Daten über Treibhausgasemissionen aus bestimmten Tätigkeiten von Unternehmen und Einzelpersonen zu generieren. Im Verkehrssektor versetzen transparente Informationen über die Emissionen von Verkehrsdiensten die Kunden in die Lage, fundierte Entscheidungen zu treffen, und beeinflussen die Geschäftsentscheidungen der Rechtsträger, die diese Dienste auf dem Markt organisieren und erbringen. Durch die Bereitstellung zuverlässiger Emissionsdaten können Nachhaltigkeit, Innovation und Verhaltensänderungen hin zu nachhaltigen Verkehrsoptionen gefördert werden. Der Nutzen und der Mehrwert der Emissionserfassung werden durch die Ergebnisse der bestehenden Systeme zur Emissionsüberwachung und Berichterstattung darüber in und außerhalb der EU nachgewiesen.¹

Die Erschließung des Potenzials der Erfassung von Treibhausgasemissionen im Verkehr setzt voraus, dass die zugrunde liegenden Berechnungen vergleichbar und genau sind und den besonderen Merkmalen eines bestimmten Verkehrsdienstes Rechnung tragen. Daher sollten die Emissionen auf der Grundlage eines wissenschaftlich fundierten, detaillierten und harmonisierten methodischen Ansatzes quantifiziert werden.

Derzeit gibt es jedoch keinen allgemein anerkannten Rahmen für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten.² Um diese Emissionen zu quantifizieren, können die Interessenträger des Verkehrssektors zwischen verschiedenen Normen, Methoden, Berechnungsinstrumenten und mehreren Datenbanken und Datensätzen mit Emissionsstandardwerten wählen. Dies führt häufig zu einer erheblichen Diskrepanz bei den Ergebnissen, die die Vergleichbarkeit der Zahlen zu Treibhausgasemissionen auf dem Markt beeinträchtigt und ungenaue sowie irreführende Informationen über die Leistung eines Verkehrsdienstes liefert. Außerdem besteht die Gefahr, dass die einzelnen Rechtsträger jene Berechnungsmethoden und Standarddaten für Emissionen auswählen, die für sie vorteilhafter sind. So entstehen Voraussetzungen für Grünfärberei (Greenwashing)³ und möglicherweise falsche Anreize für die Nutzer. Das Fehlen eines Standardrahmens ist allgemein anerkannt und hat zu mehreren Versuchen der Industrie oder der einzelstaatlichen Regierungen⁴ geführt,

¹ Im Güterverkehr beispielsweise das EU-Programm [Lean & Green](#) und das Programm [SmartWay](#) in den USA.

² Harmonisierte Statistiken und Umweltgesamtrechnungen über Treibhausgasemissionen aller Wirtschaftssektoren, einschließlich des Verkehrs, werden von den Mitgliedstaaten erstellt und der Kommission nach Verordnung (EU) Nr. 691/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2011 über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen ([ABl. L 192 vom 22.7.2011, S. 1](#)) gemeldet. Diese Daten sind auf nationaler Ebene verfügbar, wobei eine Aufschlüsselung nach der Systematik der Wirtschaftszweige NACE Rev. 2 vorgenommen wird, sodass die Daten nicht ausreichend detailliert sind, um das oben genannte Problem zu mindern.

³ Grünfärberei ist die Praxis von Unternehmen, einen falschen positiven Eindruck von ihren Umweltauswirkungen oder -vorteilen zu erwecken.

⁴ Die erste verkehrsbezogene Norm wurde 2012 vom [Europäischen Komitee für Normung \(CEN\)](#) eingeführt. CEN EN 16258:2012 enthält eine gemeinsame Methode für die Berechnung und Meldung des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit jeglichen Verkehrsdiensten. EN 16258:2012 trug erheblich zur Harmonisierung der Verfahren für die Emissionserfassung im Verkehrswesen bei. Sie gilt jedoch als nicht präzise genug, um vollständig vergleichbare und konsistente Emissionsdaten zu verschiedenen Verkehrsdiensten zu liefern. Weitere Beispiele für Initiativen zur Harmonisierung der Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sind unter anderem [Artikel L. 1431-3 des französischen Verkehrsgesetzbuchs](#) und der Rahmen des [Global Logistics Emissions Council](#).

einen solchen einzurichten. Keine dieser Bemühungen hat jedoch zur Harmonisierung der Methoden für die Erfassung von Treibhausgasemissionen oder zur einheitlichen Nutzung von Treibhausgasdaten auf Unionsebene geführt.

Auch der Verkehrssektor erkannte den Mangel an zuverlässigen und vergleichbaren Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten als Problem. 80 % der Teilnehmer an der öffentlichen Konsultation vertraten die Auffassung, dass dieses Problem weitverbreitet ist, und hielten es für erheblich oder sehr erheblich. Ähnliche Ansichten wurden bei der Analyse der Antworten auf die Aufforderung zur Stellungnahme zu dieser Initiative, der dieser beigefügten gezielten Befragung der Interessenträger und der Diskussionen im Rahmen des Workshops festgestellt.

Hinzu kommt, dass die allgemeine Akzeptanz der Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten trotz des wachsenden Interesses der Akteure im Verkehrssektor an Daten zur Treibhausgasbilanz der Verkehrsdienste nach wie vor sehr begrenzt ist. Die Nutzer von Verkehrsdiensten erhalten in der Regel keine genauen Informationen über die Leistung von Verkehrsdiensten, und die Veranstalter von Verkehrsdiensten, einschließlich der Betreiber, berechnen ihre Treibhausgasemissionen nicht systematisch. Darüber hinaus unternimmt die Mehrheit derjenigen, die Emissionen berechnen, dies in der Regel auf Unternehmens- oder Fahrzeugebene und ist nicht in der Lage, Daten über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes zu generieren.⁵ Allerdings sind nur die letztgenannten Informationen relevant, um die Entscheidungen der Nutzer von Verkehrsdiensten wirksam zu unterstützen und zu beeinflussen. Schätzungen zufolge messen fast 600 000 Rechtsträger im Verkehrssektor der EU ihre Treibhausgasemissionen (2020), aber nur 21 660 von ihnen tun dies auf der disaggregierten Ebene, die für die Erstellung von Daten über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erforderlich ist. Dies entspricht nur 1,2 % der rund 1,8 Millionen Rechtsträger, die im eigenen Namen Beförderungen durchführen.⁶ Die geringe Akzeptanz der Erfassung von Treibhausgasemissionen ist hauptsächlich bei Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU)⁷ zu beobachten, die die überwiegende Mehrheit der auf dem EU-Verkehrsmarkt tätigen Rechtsträger ausmachen.

Die geringe Akzeptanz der Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten wurde auch bei verschiedenen Konsultationen als Problem hervorgehoben. In der öffentlichen Konsultation gaben 45 von 56 Organisationen (80 %), 61 von 70 Einzelpersonen (87 %) und 60 von 65 Online-Kunden (92 %) an, dass sie bei der Planung/Organisation einer Reise, der Beförderung oder der Wahl der Lieferung eines Pakets nicht ausreichend informiert würden. Darüber hinaus hielten 26 von 31 Teilnehmern an der gezielten Umfrage (84 %) die derzeitige Akzeptanz für gering oder sehr gering. In Bezug auf die Erfassung von Treibhausgasemissionen ergab die gezielte Umfrage, dass 78 % der Befragten (29 von 37) ihre Emissionen bereits auf irgendeine Weise messen, aber nur 35 % (9 von 26) der Befragten dies auf der Ebene der Verkehrsdienste tun. Diese Feststellung ist jedoch möglicherweise nicht für alle betroffenen Rechtsträger vollständig repräsentativ, da die tatsächliche Zahl der Unternehmen, die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten berechnen, deutlich niedriger zu sein scheint.

⁵ Um genaue Daten über die Treibhausgasbilanz eines Verkehrsdienstes (insbesondere in der multimodalen Verkehrskette) zu erhalten, müssen die Emissionen jedes einzelnen Elements der Verkehrskette (jeder einzelnen Beförderungsteilstrecke) berechnet werden. Diese Berechnungsebene erfordert spezifische Daten und ist für eine einzelne Organisation höchst komplex und kostspielig.

⁶ Insgesamt ca. 1,8 Mio., Ecorys und CE Delft (2023), Impact Assessment Support Study.

⁷ Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen ([ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36](#)).

Die EU hat erkannt, dass ein harmonisierter methodischer Rahmen für die Erfassung von Emissionen aus Verkehrsdiensten erforderlich ist. Zwischen 2011 und 2019 gab es zwei aufeinanderfolgende EU-finanzierte Projekte – COFRET (Carbon Footprint of Freight Transport)⁸ im Rahmen des Siebten Rahmenprogramms (7. RP) und LEARN (Logistics Emissions Accounting & Reduction Network)⁹ im Rahmen von Horizont 2020. Diese Projekte befassten sich mit der Berechnung, Berichterstattung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten mit dem Ziel, eine globale Methodik zu entwickeln. Mit diesen Bemühungen wurde die Schaffung und Entwicklung eines von der Industrie geleiteten Rahmens des Global Logistics Emissions Council¹⁰ unterstützt, und die Bemühungen führten zu einer koordinierten Maßnahme zur Ausarbeitung einer umfassenden und maßgeschneiderten internationalen Normung durch die Internationale Organisation für Normung (ISO)¹¹. Die ISO hat diesen neuen Standard im März 2023 als Norm ISO 14083:2023 veröffentlicht. Anschließend hat das CEN die Norm als gleichwertige europäische Norm EN ISO 14083:2023 umgesetzt.

Die vorliegende Initiative zielt darauf ab, die Hindernisse zu überwinden, die eine Harmonisierung der Messung und Berechnung von Treibhausgasemissionen verhindern, und deren Akzeptanz im Verkehrssektor zu erleichtern. Sie legt einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten über die gesamte multimodale Verkehrskette fest und schafft so gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern, Segmenten und den nationalen Netzen der Union. Die größere Transparenz in Bezug auf die Treibhausgasbilanz der verschiedenen Dienste dürfte den Marktteilnehmern Anreize bieten, die Treibhausgasemissionen zu verringern und den Verkehr effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Mit dieser Verordnung wird eine Berichterstattung über Treibhausgasemissionen nicht verbindlich vorgeschrieben. Die Verordnung soll vielmehr andere spezifische Maßnahmen der Industrie und der öffentlichen Hand unterstützen, um den ökologischen Wandel zu erleichtern. Zu diesen Maßnahmen gehören die Einführung von Treibhausgas-Transparenzklauseln in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über die Treibhausgasemissionen eines bestimmten Personenverkehrsdienstes oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltfreundliche Beschaffungsverfahren und grüne Verkehrsprogramme. Sie können im Rahmen separater, individueller Vereinbarungen umgesetzt werden, insbesondere im Verhältnis zwischen Behörden und Unternehmen sowie zwischen Unternehmen und anderen Unternehmen, müssen jedoch stets den in dieser Initiative festgelegten spezifischen Regeln für die Berechnung, Dokumentation und Kommunikation der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten entsprechen.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass sich diese Verordnung zwar auf die Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen bezieht, die sich sowohl aus dem Einsatz von Fahrzeugen als auch aus der Bereitstellung der Energie für Fahrzeuge ergeben¹², der Verkehrssektor jedoch noch weitere nachteilige Auswirkungen hat. Dazu gehören Luftschadstoffe und Lärmemissionen sowie aus ihnen folgende Gesundheits- und Umweltauswirkungen. Diese Folgen fallen nicht in den Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Initiative.

Um ihre Ziele angemessen zu erreichen, wurde die Initiative in sieben wichtige Politikbereiche gegliedert, die im Folgenden beschrieben werden:

⁸ <https://cordis.europa.eu/project/id/265879/de>

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Smart Freight Centre.](#)

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² Für die Zwecke dieser Verordnung wird das Well-to-Wheel-Konzept auf alle Verkehrsträger angewendet.

- Methodik – Festlegung einer gemeinsamen Referenzmethode, mit der sichergestellt wird, dass die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im gesamten Verkehrssektor auf einheitliche Weise erfolgt.

Die Referenzmethode ist ein wesentlicher Bestandteil der Initiative und wurde daher bei den vorbereitenden Arbeiten mit besonderer Sorgfalt angegangen. Eine Reihe von Ansätzen wurde analysiert, die sich hinsichtlich des Anwendungsbereichs und der Methode der Berechnung der Treibhausgasemissionen sowie der Zuordnung von Emissionen zu den Verkehrsdiensten unterscheiden. Infolgedessen wurde die neue Norm ISO 14083:2023¹³ ausgewählt, da sie zum jetzigen Zeitpunkt die im Hinblick auf die genannten Ziele relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. ISO 14083:2023 ist ein Schritt auf dem Weg zur Festlegung eines gemeinsamen Regelwerks und gemeinsamer Grundsätze für die Berechnung von Treibhausgasemissionen von Beförderungsvorgängen nach dem Ansatz „Well-to-Wheel“. Da diese Norm weltweit anerkannt ist, kann sie verwendet werden, um Daten über Treibhausgasemissionen für internationale Verkehrsketten zu generieren und so die Chance für eine globale Angleichung zu schaffen.

Darüber hinaus sollte die Verordnung die potenzielle künftige Entwicklung der Norm berücksichtigen und in der Lage sein, die in bestimmten Komponenten der Norm enthaltene Flexibilität zu berücksichtigen. Daher sollten künftige Überarbeitungen und Änderungen der Norm genau überwacht, geprüft und in begründeten Fällen vom Anwendungsbereich dieser Initiative ausgeschlossen werden, um sicherzustellen, dass die Referenzmethode mit den Zielen dieser Verordnung und anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union in Einklang steht. Darüber hinaus sollte die Notwendigkeit zusätzlicher Anpassungen und Klarstellungen erwogen werden, insbesondere wenn die Anwendung dieser Norm das Risiko unangemessener Ungleichgewichte birgt, die sich aus der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Verkehrssegmenten ergeben.

- Eingabedaten und -quellen – Schaffung eines harmonisierten Konzepts für Eingabedaten, indem Anreize zur Verwendung von Primärdaten geschaffen, modellierte Daten zugelassen, die Zuverlässigkeit, Zugänglichkeit und Angemessenheit von Standardwerten erhöht und Diskrepanzen zwischen nationalen, regionalen und sektoralen Datensätzen abgemildert werden.

Ohne ein gemeinsames Konzept für die Eingabedaten bleiben die Ergebnisse der Berechnung von Treibhausgasemissionen weiterhin uneinheitlich und nicht vergleichbar, selbst wenn dieselbe Referenzmethode verwendet wird. Dieses Thema stand bei allen Konsultationen der Interessenträger im Vordergrund. Für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten werden verschiedene Arten von Eingabedaten, einschließlich Primär- und Sekundärdaten, benötigt oder verwendet. Die Verwendung von Primärdaten führt zu den zuverlässigsten Berechnungsergebnissen. Allerdings sind diese Datentypen für bestimmte Interessenträger, insbesondere KMU, oft nicht verfügbar oder nur ausgesprochen teuer zu beschaffen, sodass auch die Verwendung von Sekundärdaten in Betracht gezogen werden sollte. Um vergleichbare und genaue Ergebnisse der Berechnung von Treibhausgasemissionen sicherzustellen, sollte daher die Verwendung von Primärdaten anerkannt und priorisiert werden, und Sekundärdaten sollten auf glaubwürdigen Schätzungen und wissenschaftlich bewährten und zuverlässigen Datenbanken und Datensätzen beruhen. Die Sekundärdaten können anhand von Standardwerten oder -modellen ermittelt werden.

¹³ Für die Zwecke dieser Verordnung wurde die europäische Fassung dieser Norm (EN ISO 14083:2023) als Referenzmethode herangezogen.

Die Verwendung von Standardwerten sollte zu genauen und zuverlässigen Informationen über die Treibhausgasemissionen eines bestimmten Verkehrsdienstes führen. Daher sollten diese Werte auf neutrale und objektive Weise entwickelt werden und aus vertrauenswürdigen Quellen stammen. Standardwerte werden aus der Literatur und anderen Veröffentlichungen abgeleitet und umfassen Werte für die Treibhausgasemissionsintensität und die Treibhausgasemissionsfaktoren (je nach Quelle auch als Energie- oder Kraftstoffemissionsfaktoren bezeichnet).

Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität setzen bestimmte Daten über die Verkehrsleistung (Tätigkeit) mit Treibhausgasemissionen in Beziehung und werden verwendet, um Informationen über die Emissionen eines bestimmten Verkehrsdienstes zu erhalten. Diese Werte sollten daher auf Parametern beruhen, die denen eines bestimmten Dienstes sehr ähnlich sind. Um vergleichbare Emissionsberechnungsergebnisse sicherzustellen, sollte eine zentrale EU-Datenbank dieser Werte erstellt werden. Angesichts ihrer hohen sektorspezifischen, nationalen und regionalen Besonderheiten sollten jedoch auch andere einschlägige Datenbanken und Datensätze, die von Dritten vorgehalten werden, zulässig sein, sofern sie einer spezifischen Qualitätsprüfung auf EU-Ebene unterzogen werden.

Treibhausgasemissionsfaktoren setzen die bei der Durchführung einer Beförderung verbrauchte Energiemenge in Bezug zu den Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen. Diese Faktoren sind notwendige Inputs für die Berechnung der Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionsintensität eines bestimmten Verkehrsdienstes. Die Bestimmung von Treibhausgasemissionsfaktoren auf der Grundlage einer einheitlichen Methode und vertrauenswürdiger Quellen führt zu einer akzeptablen Variabilität. Daher sollte eine zentrale EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren entwickelt werden, die den einschlägigen Regulierungsinitiativen der Union und anderen zuverlässigen Quellen, einschließlich der überarbeiteten Richtlinie über erneuerbare Energien (REDII)¹⁴ (sobald sie angenommen ist), und einem speziellen Thema des Programms „Horizont Europa“¹⁵ gebührend Rechnung trägt.

Die EU-Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren sollten von einer unabhängigen und kompetenten EU-Einrichtung entwickelt und gepflegt werden. Diese Einrichtung sollte auch eine technische Qualitätsprüfung externer Datenbanken und Datensätze von Dritten durchführen. Die Europäische Umweltagentur (EUA) wird als die am besten geeignete Einrichtung für die erforderliche Unterstützung bei der ordnungsgemäßen Umsetzung dieses Teils der Verordnung betrachtet. Gegebenenfalls kann sich die Arbeit der Agentur auf Beiträge anderer sektorbezogener EU-Einrichtungen wie der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency, EASA) stützen, die im Rahmen der Initiative „ReFuelEU Aviation“¹⁶ mit der Umsetzung des Umweltsiegels für Flüge betraut wird.

¹⁴ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates (COM(2021) 557 final).

¹⁵ [Funding & Tenders Opportunities \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-room/pages/press-room.aspx?pid=24382)

¹⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (COM(2021) 561 final).

Bei den modellierten Daten werden Primärdaten mit bestimmten für die Treibhausgasemissionen relevanten Parametern für einen bestimmten Beförderungs- oder Verkehrsknotenvorgang verbunden. Diese Parameter sollten repräsentativ und exakt sein und sich genau an die Anforderungen der Referenzmethode halten. Auf diese Weise erhält man den bestmöglichen Überblick über die tatsächlichen Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes.

- Anwendbarkeit – Bestimmung des richtigen politischen Instruments (von obligatorisch bis freiwillig) zur wirksamen Anwendung der Initiative auf dem Unionsmarkt.

Unter Abwägung der Wirksamkeit des Instruments gegenüber dem möglichen Verwaltungsaufwand und den möglichen Kosten für den Verkehrssektor erwies sich ein bindender Opt-in-Ansatz als der geeignetste. Dieser Ansatz schreibt die Anwendung des gemeinsamen Rahmens nur dann vor, wenn ein Rechtsträger, der einen Verkehrsdienst erbringt oder organisiert, sich für die Anwendung entscheidet oder auf andere Weise¹⁷ verpflichtet ist, Daten über Treibhausgasemissionen für diesen Dienst zu berechnen und offenzulegen. Dieses Konzept ist von besonderer Bedeutung für KMU, die die überwiegende Mehrheit der Verkehrsunternehmen ausmachen und sehr oft nicht über ausreichende Kapazitäten zur Messung und Berechnung der Treibhausgasemissionen aus ihren Verkehrstätigkeiten verfügen. Der Ansatz gewährleistet jedoch die regulatorische Vorhersehbarkeit und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Erfassung von Treibhausgasemissionen unter denjenigen, die Emissionsdaten veröffentlichen oder weitergeben. Im Laufe der Zeit dürfte dies zu einem allmählichen Marktdruck in Richtung auf eine verstärkte Nutzung des Rahmens durch den Verkehrssektor führen.

- Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen und Transparenz – Festlegung geeigneter Messgrößen für die Erstellung und Weitergabe von Treibhausgasemissionsdaten und Festlegung gemeinsamer Regeln für die Kommunikation und Transparenz der Ergebnisse der Emissionserfassung.

Harmonisierte Messgrößen für Emissionsausgabedaten sind erforderlich, um sicherzustellen, dass alle Akteure in und außerhalb der Verkehrskette bei der Offenlegung von Daten über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten einheitliche Maßeinheiten verwenden. Gemeinsame Messgrößen ermöglichen eine klare Kommunikation seitens der Datenanbieter und ein genaues Verständnis durch die Datenempfänger. Dies ist für einen korrekten Vergleich der Daten über Treibhausgasemissionen auf dem Markt und für die Wahl des Verkehrsmittels seitens der Verkehrsnutzer von entscheidender Bedeutung. Darüber hinaus müssen Rechtsträger, die Daten über Treibhausgasemissionen berechnen und offenlegen, Belege über die durchgeführten Berechnungen erstellen und vorhalten. Diese Belege sollten auf Ersuchen einer zuständigen Behörde oder im Falle gesonderter individueller Vereinbarungen, z. B. aufgrund von spezifischen gesetzlichen Anforderungen oder Vertragsklauseln zwischen Unternehmen, Dritten zur Verfügung gestellt werden. Diese Bestimmungen sollen in erster Linie das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der offengelegten Daten sicherstellen.

- Unterstützung bei der Umsetzung – Ermöglichung einer harmonisierten Umsetzung dieser Initiative in verschiedenen Verkehrssegmenten.

Durch die Unterstützung bei der Umsetzung wird sichergestellt, dass die Bestimmungen der Verordnung von Rechtsträgern, die in verschiedenen Segmenten der Verkehrskette in der EU

¹⁷ Beispielsweise durch andere EU- oder nationale Rechtsvorschriften oder durch vertragliche Beziehungen.

tätig sind, auf gleiche Weise ausgelegt und angewendet werden. Hierzu gehören insbesondere allgemeine Leitlinien, in denen den verschiedenen Interessenträgern bestimmte Teile der Initiative erläutert und nahegebracht werden. Dies wird ihnen helfen, die Regeln in ihrer üblichen Geschäftspraxis umzusetzen. Die Unterstützung kann Leitlinien zu Datenanforderungen, Datenverwaltung und -austausch, Emissionsberechnungsverfahren und zur Konformitätsprüfung umfassen. Die Kommission behält sich das ausschließliche Recht vor, diese allgemeinen Leitlinien auf der Grundlage ihrer Bewertung des Bedarfs im Verkehrssektor und des Mehrwerts der Leitlinien auf dem Markt zu erstellen.

- Konformität – Gewährleistung eines gemeinsamen, verhältnismäßigen und zuverlässigen Überprüfungssystems für die Daten über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten und die ihnen zugrunde liegenden Berechnungsverfahren.

Ein Überprüfungssystem für Treibhausgasemissionsdaten und die ihnen zugrunde liegenden Berechnungsverfahren sind ein weiteres Desiderat, das bei den Konsultationen der Interessenträger nachdrücklich aufgeführt wurde. Die Folgenabschätzung hat dieses Desiderat bestätigt und gezeigt, dass ein ordnungsgemäß konzipiertes Überprüfungssystem das Vertrauen des Verkehrssektors in die Daten über Treibhausgasemissionen erheblich erhöhen und die Akzeptanz der Erfassung von Treibhausgasemissionsdaten im Allgemeinen verbessern kann. Die mit den Überprüfungsverfahren verbundenen Anforderungen führen jedoch häufig zu zusätzlichen Kosten und einem höheren Verwaltungsaufwand für den Sektor. Daher muss darauf geachtet werden, dass nicht noch mehr Bürokratie entsteht, die kontraproduktiv die Nutzung des gemeinsamen Rahmens für die Erfassung von Treibhausgasemissionen in der allgemeinen Geschäftspraxis verhindern würde. Aus diesem Grund sieht dieser Vorschlag vor, dass nur große Rechtsträger sich der Überprüfung der Konformität mit den in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften unterziehen müssen, während KMU die Überprüfung freiwillig durchführen können.

- Ergänzende Maßnahmen – Entwicklung und Nutzung technischer Berechnungsinstrumente

Die Verfügbarkeit von technischen Berechnungsinstrumenten (z. B. Webanwendungen, Modellen und Computersoftware) ist ein nützlicher Faktor, um die Akzeptanz der gemeinsamen Emissionserfassungsmethode im Verkehrssektor zu erhöhen. Externe kommerzielle und nichtkommerzielle Berechnungsinstrumente, die für eine breitere Nutzung auf dem Markt angeboten werden, können den Zweck dieser Initiative wirksam unterstützen. Sie verfügen über geeignete Funktionen zur automatischen Berechnung von Emissionen und bieten genügend Flexibilität, um Berechnungsformeln und Daten bei Bedarf schnell anzupassen. Bei der Verwendung dieser Instrumente muss jedoch sichergestellt werden, dass den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen entsprochen wird, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode, der Modellierungsparameter und der geeigneten Standardwerte. Daher sollte die Verwendung externer Berechnungsinstrumente unter der Voraussetzung zulässig sein, dass diese offiziell zertifiziert sind.

- Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

2020 entfielen 26 % aller EU-Treibhausgasemissionen auf den Verkehr¹⁸, wobei allein der Straßenverkehr rund 20 % der Gesamtemissionen ausmachte¹⁹. Daher muss diese Initiative im

¹⁸ Einschließlich des internationalen Luftverkehrs und des Seeverkehrs.

¹⁹ [Statistical Pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1).

Kontext des europäischen Grünen Deals²⁰ und des Europäischen Klimagesetzes²¹ gesehen werden, in dem die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 festgelegt sind.

Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität²², die am 9. Dezember 2020 veröffentlicht wurde, schafft die Grundlage dafür, wie der Wandel im EU-Verkehrssystem (einschließlich einer Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehr um 90 % bis 2050) erreicht und über ein intelligentes, wettbewerbsfähiges, sicheres, zugängliches und erschwingliches Verkehrssystem umgesetzt werden kann. Neben gezielten Maßnahmen, um einzelne Verkehrsträger nachhaltiger zu gestalten, sieht die Strategie auch Anreize für die Wahl der nachhaltigsten Verkehrsmittel vor, sowohl innerhalb der einzelnen Verkehrsträger als auch verkehrsträgerübergreifend. Die Anreize können sowohl wirtschaftlicher als auch nichtwirtschaftlicher Natur sein, einschließlich der Bereitstellung besserer Informationen für die Nutzer und einer erhöhten Transparenz der Treibhausgasbilanz von Verkehrsdiensten. Aus diesem Grund wurde in der Strategie angekündigt, dass die Kommission die „Schaffung eines europäischen Rahmens für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen auf der Grundlage globaler Normen [plant], der dann dazu dienen könnte, Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung des CO₂-Fußabdrucks der von ihnen gewählten Verkehrsmittel zu liefern und die Nachfrage von Endnutzern und Verbrauchern nach nachhaltigeren Beförderungs- und Mobilitätslösungen zu erhöhen und gleichzeitig Grünfärberei (Greenwashing) zu vermeiden“.²³ Diese Verordnung ist daher eine geeignete politische Reaktion.

Es gab bereits einige politische Überlegungen zur Emissionserfassung von Verkehrsdiensten. Im Weißbuch Verkehr 2011²⁴ legte die Kommission eine Vision für die Zukunft des Verkehrssystems der EU vor. Darin wird eine politische Agenda zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen aufgestellt, insbesondere zur Aufrechterhaltung und Entwicklung des Verkehrs und zur erheblichen Verringerung des CO₂-Fußabdrucks von Beförderung und Logistik. Eine der spezifischen Initiativen zum Erreichen dieser Ziele war die Entwicklung gemeinsamer EU-Standards zur Schätzung des CO₂-Fußabdrucks von Personen- und Güterverkehrsdiensten. Ziel war es, ein Instrument für Unternehmen, die weniger umweltschädliche Dienstleistungen beschaffen möchten, und Personen, die umweltverträglicher reisen möchten, zur Verfügung zu stellen. Die Pläne lösten weitere Maßnahmen in diesem Politikbereich aus, darunter auch das oben erwähnte Forschungsprojekt LEARN.

- Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Als bereichsübergreifende Initiative für alle Verkehrsträger schafft diese Verordnung Synergien mit anderen EU-Rechtsvorschriften in Bezug auf Rahmenbedingungen für die Emissionsreduzierung, Kraftstoff- und Emissionsnormen, mehr Transparenz für die Nutzer

²⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

²¹ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) ([ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1](#)).

²² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final).

²³ Maßnahme 33 des Aktionsplans zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität.

²⁴ Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 144 endgültig).

und stärkere Verbraucherrechte und ergänzt diese. Diese Verknüpfungen mit anderen Politikbereichen betreffen insbesondere die Verwendung von Eingabedaten und die Methoden der Emissionserfassung sowie die Anforderungen an eine eindeutige Kommunikation von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten.

Es bestehen große Wechselwirkungen mit den Rechtsvorschriften zur Erhebung von Informationen über Emissionen und zur Umweltberichterstattung. Nach dem EU-Rahmen für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung²⁵ (in Folgenden „EU-MRV“) müssen für Seeschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5000, die Häfen der EU anlaufen oder diese verlassen, die bei der Ausübung ihrer Tätigkeit verursachten CO₂-Emissionen überwacht, geprüft und jährlich gemeldet werden.²⁶ Im Luftverkehr verlangt das Emissionshandelssystem der Europäischen Union²⁷ (in Folgenden „EU-EHS“), dass die Fluggesellschaften die CO₂-Emissionen pro Flug berechnen und jedes Jahr einen Emissionsbericht vorlegen. Während die EU-MRV und das EU-EHS unterschiedliche Ziele verfolgen und nicht zur Erfassung von Treibhausgasemissionen bestimmter Dienste führen, können sie als Ergänzung zu dieser Verordnung gelten, insbesondere in Bezug auf die Erhebung der tatsächlichen Daten zum Brennstoffverbrauch.

Die Kohärenz der Eingabedaten für die Quantifizierung der Treibhausgasemissionen wird auch im Rahmen der aufkommenden EU-Initiativen zur Einführung erneuerbarer kohlenstoffarmer und kohlenstofffreier Kraftstoffe behandelt. Diese Initiative beinhaltet gründliche Überlegungen zum Paket „Fit for 55“²⁸, wobei besonders auf die Vorschläge der Kommission für die überarbeitete Richtlinie über erneuerbare Energien (RED II) und die neue Initiative FuelEU Maritime²⁹ Bezug genommen wird. In der überarbeiteten Richtlinie RED II und in FuelEU Maritime werden insbesondere Standardwerte für Treibhausgasemissionsfaktoren (Energie) festgelegt. Dabei handelt es sich um Schätzungen der Treibhausgasemissionen auf der Grundlage der Energiemenge, die unter Anwendung des Well-to-Wheel-Ansatzes zum Einsatz kommt.³⁰ All diese Aspekte sind für die einheitliche Umsetzung dieser Initiative auf dem Unionsmarkt von großer Bedeutung. Bei dieser Umsetzung werden jedoch auch andere Rechtsrahmen berücksichtigt, z. B. CO₂-Leistungsnormen für neue schwere³¹ und leichte³² Nutzfahrzeuge, statistische Leitlinien für

²⁵ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ([ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55](#)).

²⁶ Die für die EU-MRV-Verordnung überwachten und gemeldeten Daten sollen für andere anstehende Initiativen verwendet werden, etwa die mögliche Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS oder FuelEU Maritime.

²⁷ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates ([ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32](#)).

²⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_21_3541

²⁹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (COM(2021) 562 final).

³⁰ Hierin unterscheiden sie sich von dem derzeitigen Ansatz von EU-MRV, IMO DCS, CORSIA und EU-EHS, bei denen nur die Emissionen im Zusammenhang mit dem Antrieb von Fahrzeugen („Tank-to-Wheel“) behandelt werden.

³¹ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates ([ABl. L 198 vom 25.7.2019](#)).

umweltökonomische Gesamtrechnungen von Eurostat³³ sowie eine geplante EU-Maßnahme zum Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten³⁴. Mögliche Synergieeffekte könnten sich beispielsweise bei der Erhebung von Kraftstoffverbrauchsdaten und der Schaffung eines gemeinsamen Systems von Standardwerten ergeben.

Informationen über Treibhausgasemissionen, die bei der Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften berechnet und erhoben werden, können für die Berichterstattung der Unternehmen verwendet werden, z. B. nach der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (im Folgenden „CSRD“)³⁵ und den entsprechenden europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (im Folgenden „ESRS“)³⁶, die derzeit in Vorbereitung sind. Die CSRD und diese Initiative sind in ihrem Konzept konsistent, da beide die CO₂-Äquivalente von Scope 1 (direkte Emissionen aus eigener Tätigkeit), Scope 2 (indirekte Emissionen aus der Erzeugung von zugekauftem oder erworbenem Strom, Dampf, Wärme oder Kühlung, die vom berichtenden Unternehmen verbraucht werden) und Scope 3 (indirekte Emissionen, die in der Wertschöpfungskette auftreten) erfassen.³⁷ Die Rahmen unterscheiden sich jedoch hinsichtlich des Gegenstands und des Genauigkeitsgrades (die CSRD deckt die Emissionen eines gesamten Unternehmens ab, diese Verordnung betrifft die Emissionen von Verkehrsdiensten). Die aus dieser Initiative gewonnenen Informationen können jedoch in die allgemeinen Nachhaltigkeitsberichte der Unternehmen einfließen und so die Umsetzung der CSRD erleichtern.

„ReFuelEU Aviation“, eine weitere Initiative im Rahmen des Pakets „Fit for 55“, enthält Bestimmungen für ein spezielles Umweltzeichen für Flüge³⁸, um Verbrauchern dabei zu helfen, fundierte Entscheidungen zu treffen, und umweltfreundlicheres Reisen zu fördern. Die Kommission wird dafür sorgen, dass die Entwicklung des Kennzeichnungssystems für Flüge mit der Umsetzung dieser Initiative angemessen koordiniert wird, um die Kohärenz und Zuverlässigkeit der erzeugten Daten über Treibhausgasemissionen im Verkehr sicherzustellen.

Die Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen³⁹ (electronic Freight Transport Information, eFTI) regelt den Austausch regulatorischer Informationen in elektronischer Form über die Beförderung von Gütern auf der Straße, auf der Schiene, in der Luft und auf Binnenwasserstraßen. Sie wird es den Unternehmen

³² Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung) ([ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology>

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources_de

³⁵ Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 und der Richtlinien 2004/109/EG, 2006/43/EG und 2013/34/EU hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen ([ABl. L 322 vom 16.12.2022, S. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-European-sustainability-reporting-standards-first-set_de

³⁷ Definition im [Treibhausgas-Protokoll](#).

³⁸ Die Entwicklung eines Umweltzeichens für den Luftverkehr basiert auf Maßnahme 35 der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Das Zeichen kann auf verschiedenen Elementen basieren, einschließlich einer Bewertung der Flugemissionen. Das Zeichen nach „ReFuelEU Aviation“ zielt nur auf die Flugemissionen ab; andere Zeichen für Flugzeuge oder Fluggesellschaften können zu einem späteren Zeitpunkt separat entwickelt werden.

³⁹ Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen ([ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33](#)).

ermöglichen, die Einhaltung vieler EU- und nationaler Meldeformalitäten für die Beförderung von Gütern nachzuweisen. Durch die Einrichtung eines vollständig dezentralisierten, aber harmonisierten und vertrauenswürdigen Datenaustauschnetzes dürfte der eFTI-Rahmen den Austausch von Treibhausgasemissionsdaten zwischen verschiedenen Stellen und einzelnen Nutzern fördern und so die Umsetzung dieser Initiative unterstützen.

Die vorliegende Verordnung zielt auch darauf ab, den Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft⁴⁰ und – im Rahmen des Plans – spezifische Initiativen zu ergänzen, die darauf abzielen, die Verbraucher mit den richtigen Informationen zu versorgen. Insbesondere besteht bei den methodischen Anforderungen ein potenzieller Zusammenhang zwischen der Quantifizierung von Emissionen und der Initiative zum Umweltfußabdruck von Produkten⁴¹ (im Folgenden „PEF“). Der PEF wurde ursprünglich im Rahmen der Initiative „Binnenmarkt für grüne Produkte“⁴² entwickelt. Er bietet eine allgemeine, sektorübergreifende Methode zur Messung der Umweltleistung einer Ware oder Dienstleistung während ihres gesamten Lebenszyklus. Der allgemeine PEF-Rahmen bezieht sich jedoch nicht speziell auf Verkehrsdienste, und seine Umsetzung zu Zwecken des Emissions-Benchmarkings bedarf noch der Ausarbeitung detaillierter Kategorieregeln.⁴³

Es wurden auch Synergien mit anderen Bereichen festgestellt: i) mit Richtlinie 2005/29/EG über unlautere Geschäftspraktiken von Unternehmen gegenüber Verbrauchern im Binnenmarkt, die irreführenden Umweltaussagen gilt, und ii) dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Stärkung der Verbraucher für den ökologischen Wandel (zur Änderung der Richtlinie 2005/29/EG)⁴⁴, der eine Reihe spezifischer Anforderungen an Umweltaussagen enthält und die Verbreitung allgemeiner Umweltaussagen verbietet, die nicht auf anerkannten und relevanten Umweltleistungen beruhen. Diese Synergien betreffen vor allem den Bedarf an besseren und zuverlässigeren Informationen über die Nachhaltigkeit von Dienstleistungen. Dazu gehört auch der Schutz der Verbraucher vor falschen oder irreführenden Informationen, die eine Dienstleistung umweltfreundlicher erscheinen lassen, als sie tatsächlich ist. Die vorliegende Initiative würde spezifische Aspekte von Umweltaussagen regeln, indem sie einen harmonisierten, universell anwendbaren Rahmen schafft. Dadurch würde sichergestellt, dass den Verbrauchern von für die Erfassung von Emissionen von Verkehrsdiensten zuständigen Einrichtungen genaue und vergleichbare Emissionsdaten zur Verfügung gestellt werden.

Der Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über die Begründung ausdrücklicher Umweltaussagen und die diesbezügliche Kommunikation (im Folgenden „Richtlinie über

⁴⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

⁴¹ Empfehlung (EU) 2021/2279 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Anwendung der Methoden für die Berechnung des Umweltfußabdrucks zur Messung und Offenlegung der Umweltleistung von Produkten und Organisationen entlang ihres Lebenswegs ([ABl. L 471 vom 30.12.2021, S. 1](#)).

⁴² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat – Schaffung des Binnenmarktes für grüne Produkte – Erleichterung einer besseren Information über die Umweltleistung von Produkten und Organisationen (COM(2013) 196 final).

⁴³ Derzeit müssen Produktkategorieregeln für die Berechnung des Umweltfußabdrucks noch für eine breite Palette von Produkten und Dienstleistungen entwickelt werden.

⁴⁴ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 2005/29/EG und 2011/83/EU hinsichtlich der Stärkung der Verbraucher für den ökologischen Wandel durch besseren Schutz gegen unlautere Praktiken und bessere Informationen (COM(2022) 143 final).

Umweltaussagen“)⁴⁵ ist als *lex specialis* zur Richtlinie 2005/29/EG konzipiert. Die Richtlinie über Umweltaussagen enthält detaillierte Anforderungen an die Prüfung zur Begründung ausdrücklicher Umweltaussagen und spezifische Vorschriften für Umweltzeichensysteme, um das Vertrauen in die Glaubwürdigkeit von Umweltaussagen zu stärken und die Zahl der verbreiteten Umweltsiegel zu verringern. Mit der vorliegenden Verordnung werden methodische Regeln für die Begründung ausdrücklicher Umweltaussagen zu den Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten festgeschrieben. Sie hat daher für diese Aussagen Vorrang vor den in der Richtlinie über Umweltaussagen festgelegten Regeln für die Begründung und Überprüfung sowie die diesbezügliche Kommunikation.

Während Schadstoffemissionen nicht in den Anwendungsbereich der Initiative fallen, wird davon ausgegangen, dass die vorliegende Verordnung im Einklang mit den Zielen des Null-Schadstoff-Aktionsplans⁴⁶ der Kommission positive Nebeneffekte in Form einer Verringerung der Umweltverschmutzung durch den Verkehr mit sich bringt.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Initiative wird auf der Grundlage von Artikel 91 Absatz 1 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) vorgeschlagen. Nach Artikel 4 Absatz 2 AEUV gilt im Verkehrsbereich die geteilte Zuständigkeit zwischen der EU und den Mitgliedstaaten.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

EU-Dimension des Problems

Durch die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen auf der Ebene der Verkehrsdienste ist diese Initiative insbesondere für grenzüberschreitende Tätigkeiten zwischen den EU-Mitgliedstaaten ausschlaggebend. Dieses Maß an Harmonisierung, das sich vor allem auf die Wahl der Methode, die Eingabedaten und die gemeinsamen Regeln für die Überprüfung bezieht, kann durch Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten nicht wirksam erreicht werden. Bislang hat nur Frankreich einen eigenen harmonisierten methodischen Rahmen geschaffen, der auch Anreize für seine Akzeptanz bietet.⁴⁷ Falls weitere Mitgliedstaaten folgen, kann dies jedoch zu sehr unterschiedlichen Berechnungs- oder Offenlegungspflichten für Veranstalter von Verkehrsdiensten und Verkehrsnutzer führen, was zusätzliche Kosten und zusätzlichen Verwaltungsaufwand für grenzüberschreitend tätige Branchen mit sich bringt. Maßnahmen auf nationaler Ebene können auch die allgemeine Wirksamkeit der Erfassung von Treibhausgasemissionen beeinträchtigen, da die Ausgabedaten zu den Treibhausgasemissionen der in verschiedenen Ländern durchgeführten Verkehrsdienste nicht vergleichbar wären. Dies könnte bei den Nutzern für Verwirrung sorgen und unterschiedliche oder sogar negative Anreize für Verkehrsdienste anbietende Rechtsträger schaffen.

⁴⁵ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Begründung ausdrücklicher Umweltaussagen und die diesbezügliche Kommunikation (Richtlinie über Umweltaussagen) (COM(2023) 166 final).

⁴⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle. EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ (COM(2021) 400 final).

⁴⁷ Französisches Verkehrsgesetzbuch, siehe oben.

Mehrwert der Maßnahme auf EU-Ebene

Der EU-Verkehrssektor hat eine bedeutende grenzüberschreitende Dimension und spielt eine wichtige Rolle für den freien Personen- und Warenverkehr im EU-Binnenmarkt. Effiziente Verkehrsdienste sind von entscheidender Bedeutung, um der Nachfrage der Verkehrsnutzer gerecht zu werden, das Wachstum der EU-Wirtschaft zu unterstützen und die Lebensweise der Bürger zu bewahren. Gleichzeitig sollte die Aufmerksamkeit auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit den verkehrsbedingten Umweltauswirkungen gelenkt werden, die vor allem aufgrund der Zunahme des Güter- und Personenverkehrs im europäischen Netz auch künftig weiter zunehmen werden.⁴⁸ Diese Initiative ist daher als Wegbereiter für den ökologischen Wandel im Verkehrssektor gedacht. Durch eine bessere Transparenz bei der Leistung von Verkehrsdiensten wird sie Anreize für nachhaltigere Lösungen und Innovationen schaffen und den Kunden mehr Informationen für ihre eigenen Entscheidungen geben. Wie oben dargelegt, wären alle nationalen Ansätze zum Erreichen dieser Ziele höchst kontraproduktiv, da sie ein erhebliches Risiko für sich widersprechende Anforderungen und uneinheitliche Methoden und Daten bergen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Bei der Auswahl der einschlägigen politischen Maßnahmen und der politischen Optionen, die die Struktur dieser Initiative bilden, wurde der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebührend berücksichtigt, sodass ein möglichst ausgewogener Ansatz erzielt werden konnte. Erstens sieht die Verordnung die Verwendung der bestehenden und weithin anerkannten Norm ISO 14083:2023 in ihrer europäischen Fassung EN ISO 14083:2023 als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten vor. Diese Maßnahme wurde von den Interessenträgern, die an verschiedenen Konsultationen teilgenommen haben, in hohem Maße unterstützt, sodass mit einer sehr guten Akzeptanz und Anwendungsrate auf dem Verkehrsmarkt gerechnet werden kann. Zweitens sieht die Initiative eine dezentrale Umsetzung bestimmter Komponenten vor, insbesondere indem sie unter bestimmten Bedingungen die Nutzung externer Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten und Emissionsfaktoren sowie von Dritten betriebene Instrumente zur Berechnung von Treibhausgasemissionen zulässt. Drittens werden vernünftige Anforderungen für die Überprüfung von Daten über Treibhausgasemissionen und Berechnungsverfahren festgelegt, wobei KMU ausgenommen sind, es sei denn, sie möchten sich der Überprüfung auf freiwilliger Basis unterziehen. Durch den bindenden Opt-in-Ansatz für die Anwendung des harmonisierten Rahmens erlegt dieser Vorschlag nur denjenigen Rechtsträgern die Anforderungen auf, die sich für die Berechnung und Weitergabe von Treibhausgasemissionsdaten entscheiden oder auf andere Weise dazu verpflichtet sind. Dieser Aspekt ist wichtig für die Interessenträger, insbesondere für die KMU, die sehr oft nicht in der Lage sind, kurzfristig mit der effektiven Erfassung von Treibhausgasemissionen auf der Ebene der Verkehrsdienste zu beginnen, und daher eine eher langsame Anpassung erwarten, die ihrer besonderen Situation Rechnung trägt und es ihnen ermöglicht, den gemeinsamen Rahmen mit der Zeit zu übernehmen.

- **Wahl des Instruments**

Die Folgenabschätzung hat gezeigt, dass regulatorische Maßnahmen erforderlich sind, um die Ziele der Initiative zu erreichen. Eine Verordnung ist das am besten geeignete Instrument, um eine gemeinsame Umsetzung der geplanten Maßnahmen sicherzustellen und gleichzeitig die Gefahr von Verzerrungen im Binnenmarkt zu verringern, die sich aus Unterschieden in der

⁴⁸ [Statistical Pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&code=sdg_13_3_1).

Art und Weise ergeben könnten, wie die EU-Mitgliedstaaten die Anforderungen in nationales Recht umsetzen. Die Einführung eines harmonisierten Konzepts sollte nach einheitlichen Regeln erfolgen, um die Vergleichbarkeit sowie eine ausreichende Qualität und Granularität der erstellten Daten zu gewährleisten. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass der derzeitige Flickenteppich unterschiedlicher Lösungen auf nationaler oder sektoraler Ebene vermieden wird, was bei der Umsetzung einer sektorübergreifenden Richtlinie der Fall wäre.

Der Vorschlag ist hochgradig technischer Natur, und es ist wahrscheinlich, dass er regelmäßig geändert werden muss, um technischen und rechtlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, insbesondere in Bezug auf die gemeinsame Referenzmethode zur Berechnung und die Vorschriften für Eingabedaten, Zertifizierung und Überprüfung. Daher ist auch eine Reihe von delegierten Maßnahmen und Durchführungsmaßnahmen geplant. Sie werden sich hauptsächlich auf die technischen Spezifikationen für die Umsetzung der funktionalen Anforderungen beziehen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Konsultation der Interessenträger

Die Kommission hat aktiv das Gespräch mit den Interessenträgern gesucht und während des gesamten Folgenabschätzungsverfahrens umfassende Konsultationen durchgeführt.

Die Ansichten der Interessenträger wurden (vom 19. November bis zum 17. Dezember 2021) nach der Veröffentlichung der Aufforderung zur Stellungnahme zusammengetragen. Insgesamt gingen 64 Antworten ein, die dazu beitrugen, das Konzept zu verfeinern und Hindernisse zu ermitteln, die derzeit der harmonisierten Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Wege stehen.

Im Rahmen der Ausarbeitung des Vorschlags wurden unter anderem folgende Konsultationen durchgeführt:

- eine von der Kommission organisierte öffentliche Konsultation vom 25. Juli bis zum 20. Oktober 2022. Dabei gingen insgesamt 188 Antworten zahlreicher Gruppen von Interessenträgern ein. Die Antworten kamen von Unternehmen (63), Wirtschaftsverbänden (59), EU-Bürgern (26), Behörden (26), NRO (8), Hochschulen und Forschungseinrichtungen (4), Verbraucherorganisationen (3), Gewerkschaften (2), Umweltorganisationen (1) und anderen (10)⁴⁹.
- Sondierungsgespräche, die von dem für die Unterstützung der Studie zur Folgenabschätzung zuständigen Berater im Juli 2022 organisiert und mit einem Personenbeförderungsverband, einem Verladerverband, einer gemeinnützigen umweltorientierten Organisation und einem grünen Verkehrsprogramm geführt wurden.
- eine gezielte Konsultation der Interessenträger, die von dem für die Folgenabschätzung zuständigen Berater organisiert wurde, einschließlich einer Umfrage und einer Reihe von Befragungen. Die Umfrage erfolgte von August bis Oktober 2022 und richtete sich an einzelne Unternehmen (12), Verkehrsverbände (9), Behörden (4), Verbraucher- und Fahrgastverbände (2), Wissenschaft und Forschung (1) und andere Arten von Interessenträgern (4). Die Befragungen richteten

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_de

sich an Vertreter einzelner Interessenträger (38), darunter Unternehmen (22), Unternehmensverbände (7), Verbraucherorganisationen (1), Behörden (1) und andere Arten von Interessenträgern (5).

- ein Workshop für die Interessenträger, der gemeinsam von der Kommission und dem für die Folgenabschätzung zuständigen Berater am 27. Oktober 2022 veranstaltet wurde und an dem 43 Teilnehmer aus 33 Interessengruppen teilnahmen, darunter Unternehmen, Unternehmensorganisationen, Behörden und einzelne Sachverständige.

Zunächst ist festzustellen, dass das Konzept und die Ziele der Initiative bei allen Konsultationen stark unterstützt wurden. Die Interessenträger bestätigten allgemein, dass ein harmonisierter Mess- und Berechnungsrahmen erforderlich ist, da die Erfassung von Treibhausgasemissionen zunehmend in das umfassendere politische Umfeld und die Entscheidungsprozesse der Nutzer von Verkehrsdiensten eingebettet wird. Sie sind sich bewusst, dass die Bedeutung relevanter Informationen über Treibhausgasemissionen im Laufe der Zeit für den Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit (oder für die Beziehungen zu den Investoren) zunimmt, weswegen sie in Systeme zur Berechnung der Emissionen und zu deren effektiver Kommunikation investieren. Eine bessere Messung der Emissionen wird von vielen auch als eine Möglichkeit zur Festlegung und Überwachung spezifischer Nachhaltigkeitsziele zur Verringerung von Emissionen und Kosten angesehen.

Die von den Interessenträgern bereitgestellten Informationen waren für die Kommission von entscheidender Bedeutung, um die Problemdefinition anzupassen, Beiträge für die Ausarbeitung politischer Optionen zu erhalten und die Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen zu erleichtern, insbesondere um zu bestimmen, welche Option geeignet ist, das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Gesellschaft zu maximieren.

Was die Problemdefinition anbelangt, so ergab die Konsultation einen Konsens zwischen allen Interessenträgern hinsichtlich der Relevanz der spezifischen Probleme, die im Rahmen der Folgenabschätzung vorab ermittelt worden waren, d. h. „die begrenzte Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Erfassung von Treibhausgasemissionen in Verkehr und Logistik“ und „die begrenzte Akzeptanz der Emissionserfassung in der üblichen Geschäftspraxis“. Die beteiligten Interessenträger bestätigten auch die allgemeine Relevanz der zugrunde liegenden Problemursachen, wiesen jedoch darauf hin, dass einige Elemente angepasst werden müssten, insbesondere um die Bedeutung der Eingabedaten für die Berechnung der Treibhausgasemissionen zu unterstreichen und die Probleme im Zusammenhang mit dem mangelnden Vertrauen in die auf dem Markt zur Verfügung stehenden Ausgabedaten zu Treibhausgasemissionen und der Zurückhaltung der Marktteilnehmer, sensible Betriebsdaten weiterzugeben, besser widerzuspiegeln. Der Problembaum wurde entsprechend aktualisiert.

Auf die Frage nach möglichen Lösungen lieferten die Interessenträger einen sehr wertvollen Beitrag zur Entwicklung und Bewertung der entsprechenden politischen Maßnahmen und Optionen. Was den methodischen Rahmen betrifft, so sprachen sich die meisten von ihnen dafür aus, bestehende oder neu entstehende Ansätze für die Treibhausgasenerfassung zu übernehmen, vorzugsweise solche, die einen globalen Rahmen für die Emissionsberechnung bieten. Die Interessenträger schlugen ferner vor, dass die EU die Verwendung von Primärdaten fördern und ein gemeinsames System von Standardwerten schaffen sollte, falls Primärdaten nicht verfügbar sind. Sie wiesen auch auf den Bedarf an harmonisierten Leitlinien für die wirksame Umsetzung des Rahmens in bestimmten Segmenten des Verkehrssektors hin, damit in den verschiedenen Teilen der Verkehrskette ein einheitliches Verständnis und eine einheitliche Anwendung sichergestellt wird. Darüber hinaus wurde in

den eingegangenen Beiträgen die Notwendigkeit eines eigenen Systems zur Überprüfung von Daten über Treibhausgasemissionen und Berechnungsverfahren betont, auch wenn die Interessenträger hinsichtlich des damit verbundenen Verwaltungsaufwands und der damit verbundenen Kosten, insbesondere für KMU, Bedenken hatten. Was die Anwendbarkeit betrifft, so waren zwar einige Interessenträger der Ansicht, dass eine verbindliche Vorschrift am wirksamsten wäre, um die Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt anzugleichen, doch wurde der bindende Opt-in-Ansatz insgesamt als der praktikabelste und effizienteste Weg angesehen, vor allem wegen der unverhältnismäßigen Auswirkungen eines verbindlichen Instruments auf KMU, was vor allem in den Befragungen und während des Workshops zum Ausdruck kam.

- **Einholung von Fachwissen**

Zur Untermauerung der Folgenabschätzung, die dem Vorschlag zugrunde liegt, wurde eine Studie von einem externen Auftragnehmer durchgeführt. Diese Studie begann im März 2022 und wurde im Februar 2023 abgeschlossen. Sie lieferte der Kommission wertvolle Einblicke, insbesondere im Hinblick auf die Konzeption der politischen Optionen, die Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen sowie die Einholung der Ansichten der direkt betroffenen Interessenträger.

- **Folgenabschätzung**

Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen werden durch die Ergebnisse der Folgenabschätzung gestützt. Der Bericht über die Folgenabschätzung [SWD(2023) XXXXX] wurde vom Ausschuss für Regulierungskontrolle der Kommission mit Vorbehalten positiv bewertet [SEC(2023) XXX]. In seiner Stellungnahme gab der Ausschuss eine Reihe von Empfehlungen zu den vorgelegten Nachweisen ab, die ordnungsgemäß berücksichtigt wurden; Anhang 1 des Folgenabschätzungsberichts enthält eine Zusammenfassung der Vorgehensweise.

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurden sechs politische Optionen geprüft, um die ermittelten Ziele zu erreichen. Diese Optionen betreffen die sieben Politikbereiche, die bereits oben erörtert wurden: „Methodik“, „Eingabedaten und -quellen“, „Anwendbarkeit“, „Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen und Transparenz“, „Unterstützung bei der Umsetzung“, „Konformität“, „Ergänzende Maßnahmen“.

Die politischen Optionen boten verschiedene Ansätze für die Gestaltung des harmonisierten Rahmens, wobei sie sich grundsätzlich in Bezug auf die Wahl der Referenzmethode, die Verwendung von Eingabedaten, das anwendbare Überprüfungssystem für Daten von Treibhausgasemissionen und Berechnungsverfahren, den Einsatz von Instrumenten zur Berechnung von Treibhausgasemissionen sowie die Art und Weise, wie die Verordnung durchgesetzt werden sollte, unterscheiden. Es sei darauf hingewiesen, dass bestimmte Elemente, die sich auf Eingabedaten beziehen, insbesondere die Empfehlung für die Verwendung von Primärdaten, die Einrichtung einer zentralen EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren und die Regeln für modellierte Daten, in den verschiedenen politischen Maßnahmen und allen politischen Optionen auf dieselbe Weise behandelt wurden.

Folgende politische Optionen wurden in Betracht gezogen:

- In Option 1 (PO1) ist das höchste Maß an Zentralisierung und Harmonisierung für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten und die verbindliche Anwendung dieser Verordnung durch alle Rechtsträger, die Verkehrsdienste erbringen oder organisieren, vorgesehen. PO1 enthält eine umfassende Referenzmethode auf der Grundlage der Norm ISO 14083, jedoch sind dabei bestimmte zusätzliche methodische Elemente vorgesehen, die die Genauigkeit

und Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Berechnung von Treibhausgasemissionen erhöhen. Außerdem legt Option 1 Anforderungen für die obligatorische Überprüfung von Daten über Treibhausgasemissionen und Berechnungsverfahren für alle betroffenen Rechtsträger fest. Darüber hinaus erlaubt sie Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität unter der alleinigen Bedingung, dass diese aus einer auf EU-Ebene eingerichteten zentralen Datenbank abgeleitet werden. Schließlich wird mit PO1 ein gemeinsames Berechnungsinstrument vorgelegt, das von der EU einzurichten ist, um die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten auf dem Markt zu erleichtern.

- Option 2 (PO2) weist im Vergleich zu PO1 bei der Behandlung von Eingabedaten und der Verwendung eines gemeinsamen Berechnungsinstruments dasselbe Maß an Zentralisierung auf, doch ist die Umsetzung der Initiative auf dem Markt deutlich weniger verpflichtend. Letzteres zeigt sich in der uneingeschränkt freiwilligen Anwendung der Verordnung durch die Interessenträger, der freiwilligen Überprüfung von Daten über Treibhausgasemissionen und Berechnungsverfahren sowie einer günstigeren Referenzmethode, die in der weltweit anerkannten Norm ISO 14083 niedergelegt ist.
- Option 3 (PO3) umfasst Maßnahmen, die eine quasi-freiwillige und dezentralisierte Herangehensweise an die Erfassung von Treibhausgasemissionen ermöglichen. Im Prinzip sieht diese Option einen „bindenden Opt-in-Ansatz“ vor, bei dem der gemeinsame Rahmen nur für diejenigen Rechtsträger gilt, die sich für die Berechnung und Offenlegung von Daten über Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit Verkehrsdiensten entscheiden (oder auf andere Weise dazu verpflichtet sind). Hinsichtlich der Eingabedaten wird in PO3 eine zentrale EU-Datenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität vorgeschlagen, jedoch werden im Gegensatz zu PO1 und PO2 die Verwendung zusätzlicher nationaler, regionaler oder sektorbezogener Datensätze gestattet, die einem spezifischen Qualitätssicherungsverfahren unterliegen. Darüber hinaus ist in PO3 eine Überprüfung der Einhaltung des gemeinsamen Rahmens für die Erfassung von Treibhausgasen nur bei Rechtsträgern einer bestimmten Größe, d. h. bei großen Organisationen, verpflichtend. Außerdem sind externe Berechnungsinstrumente, die von Industrie und Behörden auf dem Markt angeboten werden, unter der Bedingung zugelassen, dass diese Instrumente hinsichtlich ihrer Erfüllung der Anforderungen der Initiative zertifiziert wurden. Der methodische Ansatz von PO3 sieht eine umfassende Methode auf der Grundlage der Norm ISO 14083 mit zusätzlichen Elementen vor, die identisch mit den in PO1 vorgesehenen Ergänzungen sind.
- Option 4 (PO4) entspricht PO3 in fast allen politischen Maßnahmen, mit Ausnahme der Berechnungsmethode. Letztere entspricht bei PO4 der globalen Norm ISO 14083, wie sie auch in PO2 und PO6 enthalten ist.
- Option 5 (PO5) unterscheidet sich in zwei Aspekten von PO3 und PO4, nämlich in der Wahl des methodischen Ansatzes, d. h. der Produktkategorieregeln für die Berechnung des Umweltfußabdrucks für Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, und ähnlich wie in PO1 und PO2 in der vollständig zentralisierten Datenbank von Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität.
- Option 6 (PO6) sieht mit einer einzigen Ausnahme nahezu identische politische Maßnahmen wie PO4 vor: Sie schreibt (wie PO1) die verbindliche Anwendbarkeit der Verordnung auf alle an der Erbringung oder Organisation von Verkehrsdiensten beteiligten Rechtsträger vor.

Die beiden politischen Maßnahmen, die in allen Optionen einheitlich angewandt werden, sind: die Festlegung harmonisierter Ausgabedatenmessgrößen für den Ausstoß von Treibhausgasemissionen zusammen mit gemeinsamen Vorschriften für Kommunikation und Transparenz sowie die Bereitstellung horizontaler Leitlinien für die Umsetzung der Initiative auf dem Verkehrsmarkt.

Im Anschluss an die Bewertung wurde PO4 als bevorzugte politische Option ermittelt. Diese Option bietet ein optimales Gleichgewicht zwischen den Zielen der Initiative und den Gesamtkosten für die Umsetzung und führt so zu einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis.

PO4 wird zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen und damit verbundener externer Kosten für die Erbringung von Verkehrsdiensten auf dem EU-Markt führen. Diese Reduzierung wird vor allem durch Verhaltensänderungen erreicht, da Anreize für eine intensivere Nutzung nachhaltigerer Verkehrsoptionen und für optimiertes Reisen geschaffen werden. Die damit verbundenen Einsparungen bei den externen Kosten ließen sich auf 674 Mio. EUR für Treibhausgasemissionen, 163,5 Mio. EUR für Luftverschmutzung und 645 Mio. EUR bei Unfällen schätzen; dies gilt für den Zeitraum 2025–2050 im Vergleich zum Ausgangswert, ausgedrückt als Nettobarwert zu Preisen von 2022. Diese Einsparungen wurden hervorgerufen durch eine bessere Kenntnis der Leistung von Verkehrsdiensten und der Verfügbarkeit von Daten insbesondere durch die Vermutung einer Verlagerung von Aktivitäten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und einer Optimierung der Fahrten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Für Betreiber und Fahrgäste werden aufgrund reduzierter Tätigkeiten im Bereich kraftstoffintensiver Verkehrsträger Kraftstoffeinsparungen in Höhe von 2,4 Mrd. EUR für Kraftstoffverbrauch erzielt. Die Verbesserung der Vergleichbarkeit von Treibhausgasemissionsdaten wird voraussichtlich auch zu mehr Transparenz, Glaubwürdigkeit, zu positiven Auswirkungen auf den Ruf und das öffentliche Image von Veranstaltern und Anbietern von Verkehrsdiensten sowie zu einem höheren Maß an Vertrauen zwischen den Partnern der Verkehrskette führen.

Die Hauptkosten, die sich aus der vorgeschlagenen Intervention ergeben, werden von den Unternehmen getragen. Dazu gehören die Anpassungskosten im Zusammenhang mit der Anwendung (Anpassung oder Einführung) eines neuen methodischen Rahmens für Treibhausgasemissionen und die entsprechenden Überprüfungsmaßnahmen (1,5 Mrd. EUR) sowie die Verwaltungskosten, die sich aus der Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten und der Qualitätsprüfung externer Standardwertdatenbanken für die Treibhausgasemissionsintensität ergeben (0,5 Mio. EUR). Auch für die nationalen Akkreditierungsstellen, die für die Akkreditierung der Konformitätsbewertungsstellen für Prüf- und Zertifizierungstätigkeiten zuständig wären, wurden Verwaltungskosten ermittelt (0,1 Mio. EUR). Darüber hinaus wurden zusätzliche Anpassungskosten für die nationalen statistischen Ämter berücksichtigt, insbesondere für die Umstellung auf ein einheitliches Format der Ausgabewerte für Treibhausgasemissionen (0,1 Mio. EUR), ebenso für die Europäische Umweltagentur im Zusammenhang mit der Einrichtung und Pflege von EU-Datenbanken für Eingabedaten sowie der Qualitätsprüfung externer Datenbanken, die im Rahmen der Initiative zulässig sind (3,9 Mio. EUR).

Die bevorzugte Option bietet somit über den Zeithorizont der Initiative einen Nettonutzen in Höhe von 2,4 Mrd. EUR.

Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung

Da es sich um einen neuen Vorschlag handelt, wurden weder Bewertungen noch Eignungsprüfungen durchgeführt.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Mit dem Vorschlag werden die gegenwärtigen Nettokosten für den Unionshaushalt im Zeitraum 2025 bis 2027 um 0,6 Mio. EUR steigen, und 2028 bis 2050 werden zusätzliche Mittel in Höhe von 6,3 Mio. EUR benötigt. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt werden in dem Finanzbogen, der diesem Vorschlag zur Information beigelegt ist, ausführlicher beschrieben.

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sind ein indikativer Überblick, der der künftigen MFR-Vereinbarung nicht vorgreift.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Durchführung, Ergebnisse und Auswirkungen dieser Initiative mithilfe geeigneter Überwachungs-/Bewertungsmechanismen verfolgen. Die Fortschritte beim Erreichen der spezifischen Ziele des Vorschlags werden insbesondere anhand der Zahl der der Qualitätsprüfung unterzogenen externen Standardwertdatenbanken, der Zahl der der Überprüfung unterzogenen Rechtsträger, der Zahl der gemäß dieser Verordnung akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen, der Zahl der zertifizierten Berechnungsinstrumente sowie der Zahl der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erfassenden Rechtsträgern gemessen. Bei Auskunftersuchen (einschließlich Berichten, Umfragen und Untersuchungen) wird gebührend auf die Verhältnismäßigkeit geachtet, um eine unnötige Belastung der Interessenträger durch neue Berichtspflichten zu vermeiden.

Fünf Jahre nach vollständiger Anwendung der Verordnung wird die Kommission die Vorschriften bewerten, um zu prüfen, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In Artikel 1 wird der Gegenstand der vorgeschlagenen Verordnung festgelegt.

Artikel 2 enthält den Anwendungsbereich der Verordnung.

Artikel 3 enthält mehrere Begriffsbestimmungen.

In Artikel 4 wird die Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten festgelegt.

Artikel 5 enthält die Regeln für die Verwendung von Primär- und Sekundärdaten für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten.

In Artikel 6 wird eine zentrale EU-Datenbank für Standardwerte eingerichtet.

Artikel 7 enthält die Regeln für die Verwendung von Datenbanken und Datensätzen von Standardwerten, die von Dritten betrieben werden.

In Artikel 8 wird eine zentrale EU-Datenbank für Standard-Treibhausgasemissionsfaktoren eingerichtet.

In Artikel 9 werden die Anforderungen an die Ausgabedaten festgelegt, die sich aus der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten ergeben.

Artikel 10 enthält Vorschriften für die Kommunikation und Transparenz der Ergebnisse der Berechnung der Treibhausgasemissionen.

Artikel 11 enthält allgemeine Vorschriften für die Zertifizierung externer Berechnungsinstrumente.

Artikel 12 enthält eine allgemeine Anforderung an die Überprüfung der Ausgabedaten.

Artikel 13 regelt die Überprüfungstätigkeiten und -verfahren.

Artikel 14 enthält Anforderungen an die Konformitätsbewertungsstellen.

In Artikel 15 sind die Verfahren für die Akkreditierung der Konformitätsbewertungsstellen festgelegt.

In Artikel 16 sind die Bedingungen festgelegt, unter denen der Kommission im Rahmen dieser Verordnung Befugnisse übertragen werden.

In Artikel 17 wird das Ausschussverfahren für die Wahrnehmung der Befugnis zum Erlass von Durchführungsrechtsakten durch die Kommission festgelegt.

In Artikel 18 ist festgelegt, dass die Kommission eine Bewertung dieser Verordnung vorzunehmen hat.

Artikel 19 besagt, wann die Verordnung in Kraft tritt und ab wann sie anwendbar ist.

2023/0266 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵⁰,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵¹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Für einen kontinuierlichen Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 ist es erforderlich, die Bemühungen um mehr Nachhaltigkeit und Effizienz im Verkehrssystem der Union zu unterstützen, wobei gebührend zu berücksichtigen ist, dass das stetige Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie aufrechterhalten werden müssen.
- (2) Um die Daten über die Treibhausgasemissionen bestimmter Tätigkeiten von Unternehmen und Einzelpersonen zu quantifizieren, erfolgt in verschiedenen Wirtschaftssektoren, auch im Verkehrssektor, eine Erfassung der Treibhausgasemissionen. Bessere Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten sind ein wirksames Instrument, um geeignete Anreize für nachhaltigere Entscheidungen der Verkehrsnutzer zu schaffen und die geschäftlichen Entscheidungen der Rechtsträger, die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, zu beeinflussen. Zuverlässige und vergleichbare Daten über Treibhausgasemissionen sind die Grundvoraussetzung für die Schaffung dieser Anreize und damit für die Förderung von Verhaltensänderungen, damit sowohl Verbraucher als auch Unternehmen zu den Zielen des europäischen Grünen Deals⁵² für den Verkehrssektor sowie den Zielen des Europäischen Klimagesetzes beitragen.
- (3) Trotz des wachsenden Interesses der Interessenträger im Verkehrssektor werden die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nach wie vor nur in begrenztem Umfang erfasst.

⁵⁰ [ABl. C ... vom ..., S.]

⁵¹ [ABl. C ... vom ..., S.]

⁵² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

In den meisten Fällen erhalten die Nutzer keine genauen Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten, da die Rechtsträger, die die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, ihre Emissionen nicht berechnen und veröffentlichen. Insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die die überwiegende Mehrheit der Unternehmen ausmachen, die auf dem EU-Markt Verkehrsdienste anbieten, erfolgt die Erfassung von Treibhausgasemissionen in unverhältnismäßig geringem Umfang.

- (4) Im Jahr 2011 nahm die Europäische Kommission das Weißbuch Verkehr⁵³ an, in dem sie eine Vision für die Zukunft des Verkehrssystems in der EU vorstellte und eine politische Agenda festlegte, um die künftigen Herausforderungen des Verkehrssektors zu bewältigen, wobei sie insbesondere die Notwendigkeit hervorhob, die Mobilität aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln und den CO₂-Fußabdruck von Verkehr und Logistik erheblich zu verringern.
- (5) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁵⁴ vom Dezember 2020 wird auf Anreize verwiesen, die in allen Verkehrsträgern und auch verkehrsträgerübergreifend zur Wahl der nachhaltigsten Verkehrsmittel führen sollen. Diese Anreize umfassen die Schaffung eines europäischen Rahmens für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen auf der Grundlage weltweit anerkannter Normen, der dann dazu dienen könnte, Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung des CO₂-Fußabdrucks der von ihnen gewählten Verkehrsmittel zu liefern und die Nachfrage von Endnutzern und Verbrauchern nach nachhaltigeren Beförderungs- und Mobilitätslösungen zu erhöhen und gleichzeitig Grünfärberei (Greenwashing) zu vermeiden.
- (6) Die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Güter- und Personenverkehrsdiensten ist daher angemessen, um vergleichbare Zahlen zu den Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten zu erhalten und irreführende Informationen über deren Emissionsleistung zu vermeiden, die sich dadurch ergeben, dass zwischen verschiedenen Emissionsberechnungsmethoden und Eingabedaten gewählt werden kann. Solche Vorschriften sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger, Verkehrssegmente und nationalen Netze der Union gewährleisten. Sie sollten auch dazu beitragen, Anreize für Verhaltensänderungen bei Unternehmen und Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und die Treibhausgasemissionen dadurch verringert werden.
- (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren.
- (8) Trotz der Vorteile, die sich aus der erhöhten Transparenz in Bezug auf die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten ergeben, wäre eine verbindliche Anwendung dieser Verordnung auf alle Rechtsträger, die Verkehrsdienste auf dem Unionsmarkt anbieten, unverhältnismäßig und würde zu übermäßigen Kosten und Belastungen führen. Daher sollte diese Verordnung nur für die

⁵³ WEIßBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 144 endgültig).

⁵⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final).

Rechtsträger gelten, die sich dafür entscheiden oder aufgrund anderer einschlägiger legislativer und nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt.

- (9) Diese Verordnung sollte nicht für Datenmittler gelten, die beispielsweise multimodale digitale Mobilitätsdienste anbieten, bei denen sie Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nicht direkt berechnen, sondern lediglich Informationen über diese Emissionen offenlegen, die von einem betroffenen Rechtsträger oder einer sonstigen relevanten juristischen oder natürlichen Person bereitgestellt werden. Die Datenmittler sollten jedoch an die einschlägigen Vorschriften über die Übermittlung und Transparenz der offengelegten Treibhausgasemissionsdaten gebunden sein, um die Vergleichbarkeit dieser Daten auf dem Markt zu gewährleisten.
- (10) Diese Verordnung sollte nicht gelten, wenn die Berechnung und Offenlegung von Treibhausgasemissionen in aggregierter Form erfolgt. Dazu gehören Situationen, in denen sich die verpflichtende Offenlegung umweltbezogener Informationen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung und die Erstellung von Umweltgesamtrechnungen für statistische Zwecke aus anderen Unionsvorschriften ableitet, z. B. den Vorschriften der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen⁵⁵ und der Verordnung über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen⁵⁶. Umgekehrt können auf der Grundlage dieser Verordnung erlangte Informationen zur Erstellung konsolidierter Emissionsberichte beitragen, die nach anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union erforderlich sind, sofern die jeweiligen Methoden und erhobenen Daten hinreichend kompatibel sind.
- (11) Eine geeignete Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen ist einer der Schlüsselaspekte des in dieser Verordnung festgelegten harmonisierten Unionsrahmens. Die Methode sollte mit einem einheitlichen Satz methodischer Schritte dafür sorgen, dass die über eine Verkehrskette hinweg durchgeführten Emissionsberechnungen vergleichbare und genaue Daten zu den Treibhausgasemissionen ergeben. Um unnötige Komplexität, übermäßige Belastungen und Kosten zu vermeiden und die Akzeptanz der Interessenträger zu gewährleisten, sollte die Methode außerdem den Erfordernissen des Verkehrsmarkts angemessen Rechnung tragen.
- (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung⁵⁷ im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 wurde als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung gewählt. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der

⁵⁵ Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 und der Richtlinien 2004/109/EG, 2006/43/EG und 2013/34/EU hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen ([ABl. L 322 vom 16.12.2022, S. 15](#)).

⁵⁶ Verordnung (EU) Nr. 691/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2011 über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen ([ABl. L 192 vom 22.7.2011, S. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden.

- (13) Um zu vermeiden, dass es auf dem Markt bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten, insbesondere im Zusammenhang mit internationalen Verkehrsketten, zu Unstimmigkeiten kommt, sollte darauf geachtet werden, dass nicht von den ursprünglichen methodischen Entscheidungen der EN ISO-Norm 14083:2023 abgewichen wird. Von Zeit zu Zeit sollte jedoch bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. Falls diese Bewertungen ergeben, dass ein bestimmter Teil der Norm zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen gegenüber den Zielen dieser Verordnung oder anderer geltender Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erwägen, das Europäische Komitee für Normung zu ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten, oder beschließen, den betreffenden Teil der Norm aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen.
- (14) Um zu vermeiden, dass auf dem Markt ungenaue Informationen zirkulieren, kann es sich als notwendig erweisen, die Referenzmethode in Bezug auf die für Treibhausgasemissionen relevanten Parameter und Annahmen, die vor Erbringung eines Dienstes zur Berechnung der Emissionen verwendet werden, zu präzisieren. Gleiches gilt für andere relevante technische Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Emissionen oder der Aggregation von Datenelementen, falls die Verwendung dieser Parameter in der Methode nicht ausdrücklich klargestellt wird.
- (15) Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten können verschiedene Arten von Eingabedaten, unter anderem Primär- und Sekundärdaten, verwendet werden. Die Verwendung von Primärdaten führt zu den zuverlässigsten und genauesten Ergebnissen und sollte daher Vorhang haben, um sicherzustellen, dass diese Daten nach und nach Eingang in die Berechnungsverfahren für Treibhausgasemissionen finden. An Primärdaten zu gelangen, könnte jedoch für bestimmte Interessenträger, insbesondere KMU, unmöglich oder mit übermäßigen Kosten verbunden sein. Daher sollte die Verwendung von Sekundärdaten unter klaren Bedingungen erlaubt sein.
- (16) Um Sekundärdaten zu erhalten, könnten die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes anhand von Standardwerten oder modellierten Daten berechnet werden. Die Verwendung von Standardwerten und modellierten Daten sollte jedoch genaue und zuverlässige Informationen über die Treibhausgasemissionen eines bestimmten Verkehrsdienstes liefern; daher sollten diese Standardwerte festgelegt und modellierte Daten auf neutrale und objektive Weise auf der Grundlage vertrauenswürdiger Quellen und geeigneter Parameter entwickelt werden.
- (17) Folglich sollte eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität eingerichtet werden, um die Vergleichbarkeit der bei der Anwendung dieser Verordnung erzielten Ergebnisse in Bezug auf die Treibhausgasemissionen zu verbessern. Angesichts der sektorspezifischen, nationalen und regionalen Besonderheiten dieser Standardwerte in der gesamten Union sollten jedoch auch andere einschlägige Datenbanken und Datensätze, die von Dritten betrieben werden, unter der Bedingung zulässig sein, dass sie einer technischen Qualitätsprüfung auf Unionsebene unterzogen werden.
- (18) Bei der Festlegung der Treibhausgasemissionsintensität eines Verkehrsdienstes sind Treibhausgasemissionsfaktoren für Verkehrsenergieträger erforderlich, um zu Schätzwerten für

die Treibhausgasemissionen zu gelangen, die die nach dem Well-to-Wheel-Ansatz verbrauchte Energiemenge widerspiegeln. Um die Vergleichbarkeit und Qualität der Eingabedaten zu gewährleisten, sollte daher eine zentrale EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren von Energieträgern eingerichtet werden.

- (19) Die Entwicklung und Pflege der EU-Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren sowie die technische Qualitätsprüfung externer Datenbanken und Datensätze, die von Dritten betrieben werden, sollten einer auf Unionsebene tätigen neutralen zuständigen Stelle obliegen. Aufgrund ihres Zuständigkeitsbereichs ist die Europäische Umweltagentur am besten in der Lage, die erforderliche Unterstützung für die ordnungsgemäße Umsetzung dieses Teils der Verordnung zu leisten. Gegebenenfalls können sich die entsprechenden Arbeiten im Einklang mit gesonderten Rechtsvorschriften der Union auf Beiträge anderer sektoraler EU-Stellen stützen und von diesen unterstützt werden.
- (20) Modellerte Daten können verwendet werden, wenn sie auf einem Modell beruhen, das im Einklang mit der Referenzmethode und gegebenenfalls anderen Bestimmungen über die Verwendung von Sekundärdaten und Berechnungsinstrumenten gemäß dieser Verordnung erstellt wurde.
- (21) Nach der Verordnung (EU) 2015/757⁵⁸ und der Richtlinie 2003/87/EG⁵⁹ müssen die CO₂-Emissionen von Schiffen bzw. Luftfahrzeugen erfasst, berechnet und jährlich übermittelt werden. Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Richtlinie 2003/87/EG können bis zu einem gewissen Grad die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ergänzen, insbesondere in Bezug auf die Erzeugung von Daten über den Kraft- bzw. Brennstoffverbrauch, die als Input für die Quantifizierung der Emissionen von Verkehrsdiensten dienen. Eingabedaten zu den von Verkehrsdiensten verursachten Treibhausgasemissionen können sich auch aus der Umsetzung anderer Rechtsrahmen, z. B. der Verordnung (EU) 2019/1242⁶⁰ und der Verordnung (EU) 2019/631⁶¹, ergeben.
- (22) Für die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen sollten gemeinsame Messgrößen festgelegt werden, die die Vergleichbarkeit dieser Daten gewährleisten und ein wirksames Benchmarking verschiedener Verkehrsdienste ermöglichen. Gemeinsame Messgrößen sollten auch dem Datenanbieter eine klare Kommunikation und dem Datenempfänger ein genaues Verständnis dieser Kommunikation ermöglichen.
- (23) Alle aufgeschlüsselten Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, die für gewerbliche oder regulatorische Zwecke im Einklang mit dem Anwendungsbereich

⁵⁸ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ([ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55](#)).

⁵⁹ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates ([ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32](#)).

⁶⁰ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates ([ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202](#)).

⁶¹ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR) ([ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13](#)).

dieser Verordnung an Dritte weitergegeben werden, sollten stets deutlich erkennbar Ausgabedaten enthalten, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Vorschriften für die Berechnung von Treibhausgasemissionen erstellt wurden. Gegebenenfalls können zusätzliche Datenelemente hinzugefügt werden, die anderen als den in dieser Verordnung festgelegten Zwecken dienen.

- (24) Um die Konformität mit den Anforderungen dieser Verordnung nachzuweisen, sollte ein Rechtsträger, der Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes berechnet und offenlegt, Belege über die jeweiligen Ausgabedaten erstellen können. Die Belege sollten gemäß den in der Norm EN ISO 14083:2023 festgelegten Vorschriften für die Berichterstattung auf der Ebene der Verkehrsdienste erstellt werden und auf Ersuchen einer zuständigen Behörde, z. B. einem Gericht, oder, wenn dies im Rahmen gesonderter Vereinbarungen, z. B. innerhalb von Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen, vorgeschrieben ist, anderen Dritten zur Verfügung stehen.
- (25) Sofern keine gesonderten Vereinbarungen gelten, sollte ein Datenmittler, der von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen relevanten juristischen oder natürlichen Person Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt und diese auf dem Markt offenlegt, nicht haftbar gemacht werden, wenn diese Informationen gegen eine der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen in Bezug auf die Berechnung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sowie die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten verstoßen. Der Datenmittler sollte jedoch Anstrengungen unternehmen, um zu verhindern, dass ungenaue oder falsche Informationen weitergegeben werden, und die Vorschriften in Bezug auf die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen, die Kommunikation und die Transparenz einhalten. Darüber hinaus sollte der Datenmittler die Quelle der Informationen angeben, um die Identifizierung des jeweiligen Informationsanbieters zu ermöglichen.
- (26) Externe Berechnungsinstrumente, die auf dem Markt für die breitere gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten.
- (27) Ein ordnungsgemäß konzipiertes System zur Überprüfung der Konformität der auf dem Markt offengelegten Treibhausgasemissionsdaten und der zugrunde liegenden Berechnungsverfahren mit den Anforderungen dieser Verordnung dürfte das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Genauigkeit dieser Daten erheblich stärken. Rechtsträger, die die Konformitätsbewertung erfolgreich durchlaufen haben, sollten Anspruch auf einen Konformitätsnachweis haben, der in der gesamten Union anerkannt ist. Wurden Primärdaten verwendet, sollte dies im Konformitätsnachweis ausdrücklich erwähnt werden, vor allem um Anreize dafür zu schaffen, dass alle von den Vorschriften dieser Verordnung betroffenen Rechtsträger Primärdaten erheben und verwenden.
- (28) Der mit der Überprüfung verbundene Verwaltungsaufwand könnte für kleinere Unternehmen unverhältnismäßig hoch sein und sollte daher vermieden werden. Zu diesem Zweck sollten KMU von den Anforderungen im Zusammenhang mit der Überprüfung ausgenommen werden, es sei denn, diese Unternehmen möchten einen entsprechenden Konformitätsnachweis erlangen. Darüber hinaus sollten große Unternehmen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

berücksichtigen, wenn sie erwägen, von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere KMU, eine Überprüfung der Konformität zu verlangen.

- (29) Erfolgt die Überprüfung der Informationen über die Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten gemäß anderen spezifischen Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den nachhaltigen Luftverkehr durch die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung erfolgt.
- (30) Für ein effizientes Funktionieren dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um bestimmte Elemente der Referenzmethode zu bewerten und auszuschließen, Anträge beim Europäischen Komitee für Normung einzureichen, Regeln für die technische Qualitätsprüfung externer Daten für Standardwerte festzulegen, die Messgrößen für die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen anzupassen und weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁶² niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (31) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten und die Überprüfung der Treibhausgasemissionsdaten übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶³ ausgeübt werden.
- (32) Die Vergleichbarkeit der Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten und eine beschleunigte Einführung der Erfassung von Treibhausgasemissionen in den Unternehmen sind keine Ziele, die von den Mitgliedstaaten ausreichend verwirklicht werden können, ohne zu riskieren, dass im Binnenmarkt Bürokratie entsteht und die Unternehmen mit zusätzlichen Kosten und Verwaltungslasten konfrontiert werden. Diese Ziele sind vielmehr aufgrund der Netzeffekte eines gemeinsamen Handelns der Mitgliedstaaten auf Unionsebene besser zu verwirklichen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.
- (33) Zur Verwirklichung des grundlegenden Ziels, das darin besteht, Anreize für Verhaltensänderungen bei Unternehmen und Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und dadurch die Treibhausgasemissionen verringert werden, ist es im Einklang mit dem

⁶² Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über bessere Rechtsetzung ([ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1](#)).

⁶³ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren ([ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13](#)).

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten festzulegen. Die vorliegende Verordnung geht entsprechend Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL 1

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

Artikel 1

Gegenstand

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

Artikel 2

Anwendungsbereich

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

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Treibhausgas“ einen gasförmigen Bestandteil der Atmosphäre, sowohl natürlichen als auch anthropogenen Ursprungs, der die Strahlung bei spezifischen Wellenlängen innerhalb des Spektrums der infraroten Strahlung, die von der Erdoberfläche, der Atmosphäre und den Wolken abgegebenen wird, aufnimmt und abgibt;
2. „Treibhausgasemission“ in die Atmosphäre freigesetztes Treibhausgas, ausgedrückt als Masse des CO₂-Äquivalents;
3. „CO₂-Äquivalent (CO₂-Äq)“ eine Einheit zum Vergleich des Strahlungsantriebs eines Treibhausgases mit dem von CO₂;
4. „Erfassung von Treibhausgasemissionen“ die Maßnahmen, die durchgeführt werden, um Treibhausgasemissionen – durch Messung und Berechnung – zu quantifizieren und um über Treibhausgasemissionen zu berichten;
5. „Verkehrsdienst“ die Verbringung von Gütern oder Personen von einem Ausgangs- zu einem Bestimmungsort; ein Verkehrsdienst kann ein oder mehrere Elemente der Verkehrskette

- umfassen, nämlich einen oder mehrere Beförderungsvorgänge und/oder einen oder mehrere Verkehrsknotenvorgänge;
6. „Beförderungsvorgang“ den Einsatz eines Fahrzeugs zur Beförderung von Personen und/oder Gütern;
 7. „Verkehrsknotenvorgang“ einen Vorgang zum Transfer von Gütern oder Personen durch einen Verkehrsknoten;
 8. „Fahrzeug“ ein Mittel zur Beförderung von Personen und/oder Gütern, unabhängig vom Verkehrsträger;
 9. „Verkehrskette“ eine Abfolge von Verkehrselementen im Zusammenhang mit Gütern oder einer Person bzw. einer Personengruppe, die – zusammen betrachtet – die Verbringung von einem Ausgangs- zu einem Bestimmungsort darstellen;
 10. „Element der Verkehrskette“ einen Teil der Verkehrskette, bei dem Güter oder eine Person bzw. eine Personengruppe von einem einzelnen Fahrzeug befördert werden oder einen einzelnen Verkehrsknoten durchlaufen;
 11. „Offenlegung von Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes“ die Weitergabe aufgeschlüsselter Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes durch einen betroffenen Rechtsträger oder einen Datenmittler an Dritte im Rahmen der Erbringung des Dienstes, der Information über den Dienst oder der Vermarktung des Dienstes, und zwar entweder vor oder nach dessen Erbringung;
 12. „betroffener Rechtsträger“ einen Rechtsträger, der die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union berechnet und Informationen über diese Emissionen für gewerbliche oder regulatorische Zwecke an Dritte weitergibt;
 13. „Datenmittler“ eine juristische oder natürliche Person, die auf der Grundlage gesonderter rechtlicher, vertraglicher oder sonstiger einschlägiger Vereinbarungen Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt und offenlegt;
 14. „Treibhausgastätigkeit“ eine Tätigkeit, die eine Treibhausgasemission zur Folge hat;
 15. „Treibhausgastätigkeitsdaten“ das quantitative Maß für eine Treibhausgastätigkeit;
 16. „Treibhausgasemissionsintensität“ den Koeffizienten, der die Daten einer bestimmten Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;
 17. „Treibhausgasemissionsfaktor“ den Koeffizienten, der eine Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;
 18. „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen“ die Emissionen, die den Treibhausgaswirkungen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug entsprechen;
 19. „Tank-to-Wheel-Emissionen“ die Emissionen, die aus dem Energieverbrauch zum Antrieb eines Fahrzeugs entstehen; sie stellen eine Teilmenge der Well-to-Wheel-Emissionen dar;
 20. „Energieträger“ einen Stoff oder Vorgang, der genutzt werden kann, um mechanische Arbeit oder Wärme zu erzeugen oder chemische oder physikalische Prozesse durchzuführen;
 21. „Primärdaten“ den quantifizierten Wert eines Prozesses oder einer Tätigkeit, der sich aus einer direkten Messung oder einer Berechnung auf der Grundlage direkter Messungen ergibt;

22. „Sekundärdaten“ modellierte Daten oder Standardwerte, die die Anforderungen an Primärdaten nicht erfüllen, z. B. Daten aus Datenbanken und einschlägigen Veröffentlichungen, standardisierte Treibhausgasemissionsfaktoren aus nationalen Verzeichnissen, berechnete Daten, Schätzwerte oder andere repräsentative Daten und Daten aus stellvertretenden Prozessen oder Schätzwerten;
23. „Standardwert“ einen Sekundärdatenwert aus einer veröffentlichten Quelle, der standardmäßig verwendet wird, wenn keine Primärdaten oder modellierten Daten vorliegen;
24. „modellierte Daten“ Daten, die unter Verwendung eines Modells erstellt werden, das Primärdaten und/oder auf die Treibhausgasemission bezogene Parameter eines Beförderungsvorgangs oder eines Verkehrsknotenvorgangs berücksichtigt, auch unter Verwendung eines Modells, das durch ein Berechnungsinstrument bereitgestellt wird;
25. „Ausgabedaten“ aufgeschlüsselte Daten über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, die unter Verwendung der in dieser Verordnung festgelegten Referenzmethode und Eingabedaten erstellt werden;
26. „Messgrößen“ ein Maß für die quantitative Bewertung;
27. „Belege für die Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes“ eine auf Anfrage auf der Ebene des Verkehrsdienstes erstellte Dokumentation gemäß EN ISO 14083:2023;
28. „Berechnungsinstrument“ eine Anwendung, ein Modell oder eine Software, die bzw. das eine automatische Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ermöglicht;
29. „externes Berechnungsinstrument“ ein Berechnungsinstrument, das von Dritten für eine breitere gewerbliche oder nichtgewerbliche Nutzung auf dem Markt bereitgestellt wird;
30. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Konformitätsbewertungsstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 13 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008⁶⁴.

KAPITEL II

METHODE

Artikel 4

Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

1. Die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten werden nach der Methode der Norm EN ISO 14083:2023 in der aktuellen Fassung und den Vorschriften in Kapitel III dieser Verordnung berechnet.
2. Die Kommission bewertet spätestens 36 Monate nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung, ob Komponenten der in Absatz 1 genannten Norm angepasst werden müssen.
3. Die Kommission kann eine Vereinbarkeitskontrolle durchführen, in deren Rahmen Änderungen der in Absatz 1 genannten Norm bewertet werden. Die Vereinbarkeitskontrolle

⁶⁴ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates ([ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30](#)).

wird von der Kommission eingeleitet, die gegebenenfalls auf Ersuchen eines Mitgliedstaats tätig werden kann.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Änderung gemäß Absatz 3 oder eine Komponente gemäß Absatz 2 aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen, sofern ihrer Bewertung nach ein offenkundiges Risiko besteht, dass die betreffende Änderung oder Komponente mit den Zielen dieser Verordnung und anderen geltenden Unionsvorschriften unvereinbar ist.
5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um das Europäische Komitee für Normung zu beauftragen, die in Absatz 1 genannte Norm zu überarbeiten, auch im Lichte der Ergebnisse der Bewertung gemäß Absatz 2 und der Vereinbarkeitskontrolle gemäß Absatz 3.
6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die in Absatz 1 genannte Referenzmethode zu präzisieren und damit sicherzustellen, dass die Anwendung der Methode auf dem Markt zu einem einheitlichen Vorgehen bei der Bestimmung geeigneter emissionsrelevanter Parameter für die Berechnung von Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes und gegebenenfalls anderer technischer Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Emissionen oder der Aggregation von Datenelementen, die in dieser Methode nicht ausdrücklich erläutert werden, führt.

KAPITEL III

EINGABEDATEN UND QUELLEN

Artikel 5

Verwendung von Primär- und Sekundärdaten

1. Die in Artikel 2 genannten Rechtsträger räumen der Verwendung von Primärdaten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes Vorrang ein.
2. Die Verwendung von Sekundärdaten zur Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ist unter folgenden Bedingungen zulässig:
 - (a) Die Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität stammen aus
 - (i) der EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität gemäß Artikel 6 Absatz 1;
 - (ii) von Dritten betriebenen Datenbanken und Datensätzen mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität gemäß Artikel 7;
 - (b) die standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren der Verkehrsenergieträger stammen aus der zentralen EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren gemäß Artikel 8;
 - (c) die modellierten Daten beruhen auf einem Modell, das nach der in Artikel 4 genannten Methode und gegebenenfalls nach den Bestimmungen in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 11 erstellt wurde.

Artikel 6

EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität

1. Die Kommission richtet mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Emissionsintensität gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i ein.
2. Die Kommission pflegt, aktualisiert und entwickelt die in Absatz 1 genannte Datenbank kontinuierlich weiter, wobei sie der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor und neuen methodischen Ansätzen für die Berechnung von Treibhausgasemissionen Rechnung trägt.
3. Die in Absatz 1 genannte Datenbank ist der Öffentlichkeit zur Abfrage und Nutzung der Standardwerte für die Emissionsintensität unentgeltlich zugänglich.

Artikel 7

Von Dritten betriebene Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität

1. Der Entwickler einer Datenbank oder eines Datensatzes gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii beantragt bei der Kommission eine technische Qualitätsprüfung der in der betreffenden Datenbank oder dem betreffenden Datensatz enthaltenen Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität. Die Kommission führt mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur die technische Qualitätsprüfung gemäß den Anforderungen der Artikel 4 bis 8 dieser Verordnung durch.
2. Für die Verwendung von Sekundärdaten gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dürfen nur jene Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Emissionsintensität herangezogen werden, die bei der technischen Qualitätsprüfung gemäß Absatz 1 eine positive Bewertung erhalten haben.
3. Die technische Qualitätsprüfung ist spätestens 24 Monate nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung durchzuführen. Eine positive Bewertung bei der technischen Qualitätsprüfung ist zwei Jahre gültig.
4. Die Kommission erlässt gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte, um diese Verordnung durch Festlegung von Vorschriften und Bedingungen für die Durchführung der in Absatz 1 genannten technischen Qualitätsprüfung zu ergänzen.

Artikel 8

Zentrale EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren

1. Die Kommission richtet mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur eine zentrale EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b ein.
2. Die Kommission pflegt, aktualisiert und entwickelt die in Absatz 1 genannte Datenbank mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur kontinuierlich weiter, wobei sie der technologischen Entwicklung im Verkehrssektor und neuen methodischen Ansätzen für die Berechnung von Treibhausgasemissionen Rechnung trägt.

3. Die in Absatz 1 genannte Datenbank ist der Öffentlichkeit zur Abfrage und Nutzung der standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren der Verkehrsenergieträger unentgeltlich zugänglich.

KAPITEL IV

AUSGABEDATEN UND TRANSPARENZ

Artikel 9

Erstellung der Ausgabedaten für die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes

1. Die Ausgabedaten werden anhand der Referenzmethode und mit den Eingabedaten gemäß den Artikeln 4 bis 8 dieser Verordnung erstellt.
2. Die Ausgabedaten können unter Verwendung von Berechnungsinstrumenten erstellt werden. Externe Berechnungsinstrumente müssen den Anforderungen des Artikels 11 entsprechen.
3. Die Ausgabedaten umfassen mindestens die Gesamtmasse des CO₂-Äquivalents (CO₂-Äq) je Verkehrsdienst sowie je nach Art des betreffenden Verkehrsdienstes mindestens eine der folgenden Datenmessgrößen:
 - (a) Masse des CO₂-Äq je Tonnenkilometer oder gleichwertige Einheit für die Beförderung von Gütern;
 - (b) Masse des CO₂-Äq je Tonne oder gleichwertige Einheit für den Transfer von Gütern durch Verkehrsknoten;
 - (c) Masse des CO₂-Äq je Personenkilometer oder gleichwertige Einheit für die Beförderung von Personen;
 - (d) Masse des CO₂-Äq je Person oder gleichwertige Einheit für den Transfer von Personen durch Verkehrsknoten.
4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der in Absatz 3 aufgeführten Liste der Messgrößen für Ausgabedaten zu erlassen.

Artikel 10

Kommunikation und Transparenz

1. Die betroffenen Rechtsträger legen Ausgabedaten in klarer und eindeutiger Form offen. Bei der Offenlegung von Ausgabedaten fügen die betroffenen Rechtsträger der die Offenlegung begleitenden Mitteilung die Erklärung „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen berechnet gemäß der Verordnung [Verweis auf diese Verordnung] des Europäischen Parlaments und des Rates“ in mindestens einer der Amtssprachen der EU und, soweit möglich, in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Verkehrsdienst erbracht wird, bei.
2. Werden Ausgabedaten von einem Datenmittler auf der Grundlage gesonderter Vereinbarungen erhoben und offengelegt, so gelten die Bestimmungen in Absatz 1 und Artikel 9 Absatz 3. Legt der Datenmittler Ausgabedaten offen, so verweist er auf die Quelle dieser Daten.

3. Werden Primärdaten gemäß Artikel 5 Absatz 1 verwendet, sind die betroffenen Rechtsträger berechtigt, dies Dritten mitzuteilen, sofern die Verwendung der Primärdaten gemäß den Artikeln 12 und 13 überprüft wurde.
4. Die betroffenen Rechtsträger müssen Belege darüber vorlegen können, wie die Ausgabedaten erstellt wurden. Die Belege werden gemäß den Anforderungen der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Referenzmethode erstellt und
 - (a) dienen als Grundlage für die Überprüfung gemäß den Artikeln 12 und 13;
 - (b) werden auf Ersuchen einer zuständigen Behörde oder im Falle gesonderter rechtlicher oder vertraglicher Vereinbarungen einem Dritten zugänglich gemacht;
 - (c) enthalten, sofern die Überprüfung gemäß den Artikeln 12 und 13 durchgeführt wurde, einen Verweis auf den Konformitätsnachweis gemäß Artikel 13 Absatz 6 und die Kontaktdaten der Konformitätsbewertungsstelle, die den Konformitätsnachweis erstellt hat;
 - (d) enthalten, sofern die Ausgabedaten unter Verwendung eines externen Berechnungsinstruments gemäß Artikel 9 Absatz 2 erstellt wurden, einen Verweis auf dieses Berechnungsinstrument.
5. Die Ausgabedaten und die entsprechenden Belege gemäß Absatz 5 müssen in klarer und eindeutiger Form in mindestens einer der Amtssprachen der Union erstellt werden. Soweit möglich, werden sie in Form eines Weblinks, eines QR-Codes oder in gleichwertiger Form zugänglich gemacht.
6. Personenbezogene Daten werden im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶⁵ verarbeitet.
7. Jeder Empfänger der Ausgabedaten und der entsprechenden Belege gemäß Absatz 5 trifft Maßnahmen, um die Vertraulichkeit relevanter Geschäftsdaten, die gemäß dieser Verordnung verarbeitet und übermittelt werden, zu gewährleisten und sicherzustellen, dass diese Daten nur mit entsprechender Ermächtigung abgerufen, verarbeitet und offengelegt werden können.

KAPITEL V

ERGÄNZENDE MAßNAHMEN

Artikel 11

Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten

1. Externe Berechnungsinstrumente gemäß Artikel 9 Absatz 2 müssen von einer Konformitätsbewertungsstelle gemäß Artikel 14 zertifiziert werden.
2. Der Entwickler des Berechnungsinstruments muss bei einer Konformitätsbewertungsstelle die Bewertung der Konformität des Berechnungsinstruments mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 beantragen. Bei einer positiven Bewertung stellt die Konformitätsbewertungsstelle eine

⁶⁵

Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) ([ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1](#))

Bescheinigung über die Konformität des Berechnungsinstruments mit dieser Verordnung aus. Bei einer negativen Bewertung nennt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung.

3. Die Konformitätsbewertungsstelle führt eine auf dem neuesten Stand zu haltende Liste der von ihr zertifizierten Berechnungsinstrumente und der Berechnungsinstrumente, deren Zertifizierung sie widerrufen oder ausgesetzt hat. Sie veröffentlicht die Liste auf ihrer Website und teilt der Kommission unverzüglich die Adresse dieser Website mit.
4. Die Bescheinigung hat eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren.
5. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer offiziellen Website eine Liste aller gemäß den Absätzen 1 und 2 zertifizierten Berechnungsinstrumente.
6. Die Kommission erlässt gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften für die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten und die entsprechende Bescheinigung über die Konformität, einschließlich Vorschriften über Verlängerung, Aussetzung und Widerruf der Zertifizierung.

KAPITEL VI

ÜBERPRÜFUNG VON TREIBHAUSGASEMISSIONSDATEN UND ENTSPRECHENDEN BERECHNUNGSVERFAHREN

Artikel 12

Umfang der Überprüfung

1. Die Ausgabedaten gemäß Artikel 9 werden auf ihre Konformität mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 überprüft.
2. Die Überprüfungsanforderung gemäß Absatz 1 gilt für die in Artikel 2 genannten betroffenen Rechtsträger, ausgenommen Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen gemäß der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission⁶⁶. Bei Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen kann die Überprüfung auf deren Ersuchen erfolgen.

Artikel 13

Überprüfungstätigkeiten und Überprüfungsverfahren

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

⁶⁶ Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen ([ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36](#)).

- (b) die Quelle(n) der für die Berechnung verwendeten Eingabedaten;
 - (c) die Richtigkeit der durchgeführten Berechnung;
 - (d) die verwendeten Messgrößen.
3. Werden externe Berechnungsinstrumente verwendet, so berücksichtigt die Konformitätsbewertungsstelle die jeweilige Bescheinigung über die Konformität gemäß Artikel 11.
 4. Werden bei der Überprüfung falsche Berechnungen oder Verstöße gegen die Artikel 4 bis 9 festgestellt, so teilt die Konformitätsbewertungsstelle dies dem betroffenen Rechtsträger zeitnah mit. Der betroffene Rechtsträger korrigiert daraufhin die Berechnungen oder behebt die Verstöße, damit das Überprüfungsverfahren abgeschlossen werden kann.
 5. Der betroffene Rechtsträger übermittelt der Konformitätsbewertungsstelle alle zusätzlichen Informationen, die zur Durchführung der Überprüfungsverfahren erforderlich sind. Die Konformitätsbewertungsstelle kann während des Überprüfungsverfahrens Stichprobenkontrollen durchführen, um die Zuverlässigkeit von Daten und Berechnungen zu bestimmen.
 6. Nach Abschluss der Überprüfung erstellt die Konformitätsbewertungsstelle gegebenenfalls einen Konformitätsnachweis, mit dem die Konformität der Ausgabedaten mit den jeweiligen Anforderungen dieser Verordnung bestätigt wird.
 7. Die betreffende Konformitätsbewertungsstelle erstellt eine Liste der Rechtsträger, bei denen die Überprüfung gemäß den Absätzen 1 bis 6 durchgeführt wurde, und hält die Liste auf dem neuesten Stand. Bis zum 31. März jedes Jahres übermittelt die Konformitätsbewertungsstelle der Kommission diese Liste.
 8. Enthalten andere Rechtsvorschriften der Union spezifische Vorschriften für die Überprüfung von Ausgabedaten, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wird.
 9. Die Kommission erlässt gemäß Artikel 17 Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für die Überprüfung der Ausgabedaten und den entsprechenden Konformitätsnachweis. Diese Vorschriften müssen Bestimmungen über die Belege gemäß Artikel 10 Absatz 5 und die Kommunikationsrechte im Zusammenhang mit der Verwendung von Primärdaten gemäß Artikel 10 Absatz 4 enthalten.

KAPITEL VII

AKKREDITIERUNG

Artikel 14

Konformitätsbewertungsstellen

1. Die Konformitätsbewertungsstellen müssen für die Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 akkreditiert werden.
2. Die Konformitätsbewertungsstelle muss von jedem Rechtsträger, der Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 beantragt, unabhängig sein.

3. Die Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und das für die Durchführung der Überprüfungsaufgaben zuständige Personal dürfen keine Tätigkeiten ausüben, die die Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihre Integrität in Bezug auf die Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten beeinträchtigen könnten.
4. Die Konformitätsbewertungsstelle und ihr Personal führen die Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz durch und dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihr Urteil oder das Ergebnis ihrer Überprüfungstätigkeiten auswirken könnte, vor allem in Bezug auf Personen oder Personengruppen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.
5. Die Konformitätsbewertungsstelle muss über die Expertise, die Ausrüstung und die Infrastruktur verfügen, die für die Durchführung der Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten, für die sie akkreditiert wurde, erforderlich sind.
6. Das Personal einer Konformitätsbewertungsstelle unterliegt der beruflichen Schweigepflicht in Bezug auf alle Informationen, zu denen es bei der Durchführung der Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten Zugang erhält.
7. Überträgt eine Konformitätsbewertungsstelle bestimmte mit den Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten verbundene Aufgaben an einen Unterauftragnehmer oder ein Tochterunternehmen, so bleibt sie, unabhängig von dessen Standort, uneingeschränkt für die übertragenen Aufgaben verantwortlich und muss daher unter anderem die Qualifikation des Unterauftragnehmers bzw. des Tochterunternehmens und die von ihm ausgeführten Arbeiten überwachen und bewerten.

Artikel 15

Akkreditierungsverfahren

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

KAPITEL VIII

ÜBERTRAGENE BEFUGNISSE UND DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE

Artikel 16

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absätze 4 und 5, Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 15 Absatz 4 wird der Kommission ab dem [OP: bitte Datum einfügen – Inkrafttreten dieser Verordnung] für unbestimmte Zeit übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absätze 4 und 5, Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 15 Absatz 4 kann jederzeit vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absätze 4 und 5, Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 15 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von [zwei Monaten] nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 17

Ausschussverfahren

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

KAPITEL IX

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 18

Bericht und Überprüfung

Die Kommission bewertet diese Verordnung bis zum [OP: bitte Datum einfügen – fünf Jahre nach dem Wirksamwerden der Verordnung] vor dem Hintergrund der mit ihr verfolgten Ziele und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen vor.

Artikel 19

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem [OP: bitte Datum einfügen – 42 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung].
3. Artikel 4 Absätze 4, 5 und 6, Artikel 7 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 4, Artikel 11 Absatz 6, Artikel 13 Absatz 9 und Artikel 15 Absatz 4 gelten jedoch ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

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

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

1.2. Politikbereich(e)

Mobilität und Verkehr

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

☒ eine neue Maßnahme

☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁶⁷

☐ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das allgemeine Ziel dieser Verordnung besteht darin, Anreize für Verhaltensänderungen bei Unternehmen und Kunden zu schaffen, um Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten durch Akzeptanz und Nutzung vergleichbarer und zuverlässiger Daten zu den Treibhausgasemissionen zu verringern. Diese Initiative wird einen Beitrag zu den Zielen für nachhaltige Entwicklung Nr. 13 („Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen“), Nr. 7 („Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie“) und Nr. 12 („Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen“) leisten.

1.4.2. Einzelziel(e)

Die Einzelziele der Verordnung bestehen darin,
die Vergleichbarkeit der Ergebnisse aus der Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sicherzustellen,
die Akzeptanz der Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in der Geschäftspraxis zu verbessern.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Mit dem Vorschlag soll die Vergleichbarkeit der Daten über Treibhausgasemissionen in der Verkehrskette verbessert werden. Dies wird sich aus der Verwendung einer

⁶⁷

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

gemeinsamen Referenzmethode, präzise definierten Eingabedaten sowie einer eindeutigen und klaren Kommunikation ergeben.

Es wird erwartet, dass der Vorschlag auch dazu führt, dass die Wirtschaftsbeteiligten und andere einschlägige Rechtsträger verstärkt die Erfassung von Treibhausgasemissionen anwenden, um die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten zu verringern.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Verordnung in Hinsicht auf das Einzelziel 1 wird anhand von Indikatoren für die Vergleichbarkeit der Treibhausgasdaten von Verkehrsdiensten bestimmt:

Zahl externer Standardwertdatenbanken, die der Qualitätsprüfung unterzogen werden,

Zahl der Rechtsträger, die sich der Überprüfung von Daten und Verfahren unterziehen.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Verordnung in Hinsicht auf das Einzelziel 2 wird auf der Grundlage von Indikatoren für die Akzeptanz der Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten bestimmt:

Zahl der Unternehmen, die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten auf der Grundlage dieser Verordnung erfassen,

Zahl der Rechtsträger, die sich der Zertifizierung technischer Berechnungsinstrumente unterziehen,

Verwendung von zentralen Standardwertdatenbanken (Websitezugriffe und Anfragen),

Zahl der Rechtsträger, die die Zertifizierungstools verwenden.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die Initiative wird einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten und spezifische Vorschriften zur Förderung ihrer Nutzung über die gesamte multimodale Verkehrskette schaffen. Dazu gehören:

eine gemeinsame Referenzmethode nach der Norm EN ISO 14083, mit der sichergestellt wird, dass die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im gesamten Verkehrssektor einheitlich durchgeführt wird,

ein harmonisiertes Konzept für Eingabedaten, indem Anreize für die Verwendung von Primärdaten geschaffen, modellierte Daten erlaubt, die Zuverlässigkeit, Zugänglichkeit und Angemessenheit der Standardwerte (Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität und standardisierte Treibhausgasemissionsfaktoren) erhöht und Abweichungen zwischen nationalen, regionalen und sektoralen Datensätzen verringert werden,

geeignete Messgrößen für die Erzeugung und den Austausch von Daten über Treibhausgasemissionen sowie gemeinsame Vorschriften für die Kommunikation und Transparenz der Ergebnisse der Emissionserfassung,

die Unterstützung bei der Umsetzung dieser Initiative in verschiedenen Verkehrssegmenten,

ein gemeinsames, verhältnismäßiges und zuverlässiges Überprüfungssystem für die Informationen über die von Verkehrsdiensten erzeugten Treibhausgasemissionen und für die zugrunde liegenden Berechnungsverfahren,

Regeln für die Entwicklung und Verwendung technischer Emissionsberechnungsinstrumente.

Alle diese Bestimmungen sollten 42 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung vollständig anwendbar sein.

Dieser Finanzbogen bezieht sich speziell auf die Entwicklung und Verwaltung eines gemeinsamen Systems von Standardwerten im Rahmen des harmonisierten Ansatzes für Eingabedaten. Diese Aufgaben werden von der Europäischen Umweltagentur (EUA) mit Unterstützung durch das Programm „Horizont Europa“ (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08) durchgeführt. Detaillierte Vorschriften für die Bereitstellung von Daten werden in den jeweiligen delegierten Rechtsakten und den künftigen Vereinbarungen mit der EUA festgelegt. Die Rolle der EUA wird wie folgt aussehen:

Entwicklung und Pflege der zentralen Datenbank der Standardwerte für die Emissionsintensität,

Einrichtung einer Datenbank der Treibhausgasemissionsfaktoren,

Qualitätsprüfung von Datenbanken Dritter zu Emissionsintensitätsfaktoren.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex-ante):

Durch die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen auf der Ebene der Verkehrsdienste ist diese Initiative insbesondere für grenzüberschreitende Tätigkeiten zwischen den EU-Mitgliedstaaten ausschlaggebend. Dieses Maß an Harmonisierung in Bezug auf die Wahl der Methodik, der Eingabedaten und der gemeinsamen Regeln für die Überprüfung kann durch Maßnahmen der einzelnen Mitgliedstaaten nicht EU-weit erreicht werden.

Erwarteter Unionsmehrwert (ex-post):

Insgesamt hat der EU-Verkehrssektor eine starke grenzüberschreitende Dimension und übernimmt wichtige Aufgaben für den freien Personen- und Warenverkehr im EU-Binnenmarkt. Effiziente Verkehrsdienste sind von entscheidender Bedeutung, um der Nachfrage der Verkehrsnutzer gerecht zu werden, das Wachstum der EU-Wirtschaft zu

unterstützen und die Lebensweise der Bürger zu bewahren. Gleichzeitig sollte auf Herausforderungen im Zusammenhang mit den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt aufmerksam gemacht werden, die vor allem aufgrund der Zunahme des Güter- und Personenverkehrs im europäischen Netz noch weiter zunehmen werden. Diese Initiative ist daher als Wegbereiter für den ökologischen Wandel im Verkehrssektor gedacht. Die Initiative wird dazu beitragen, gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Erfassung von Treibhausgasemissionen zwischen allen Verkehrssegmenten und Verkehrsträgern sowie in den nationalen Netzen zu schaffen. Durch die Gewährleistung einer besseren Transparenz bei der Leistung von Verkehrsdiensten und die Unterstützung der Nutzung von Daten über Treibhausgasemissionen bei der Wahl des spezifischen Verkehrsmittels wird sie Anreize für nachhaltigere Lösungen und Innovationen schaffen. Jegliche nationalen Ansätze wären für das Erreichen dieser Ziele höchst kontraproduktiv, da sie ein erhebliches Risiko widersprüchlicher Anforderungen und inkonsistenter Methoden und Daten bergen. Diese unterschiedlichen nationalen Ansätze würden zu Kosten und unnötigen Belastungen für Unternehmen führen, die grenzüberschreitend zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten tätig sind.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

„CountEmissions EU“ ist eine neue Initiative zum Erreichen eines harmonisierten methodischen Rahmens, die auf verschiedenen Bemühungen der Europäischen Kommission und der Industrie beruht. Von 2011 bis 2019 waren zwei aufeinanderfolgende EU-finanzierte Projekte, RP7 – Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET) und H2020 – Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN), damit befasst, die Berechnung, die Berichterstattung und die Überprüfung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten anzugehen, um in dieser Hinsicht eine globale Methode zu entwickeln. Mit diesen Bemühungen wurde eine koordinierte Aktion zur Erstellung einer umfassenden und maßgeschneiderten Norm auf Ebene der Internationalen Organisation für Normung (International Organization for Standardization, ISO) eingeleitet. Diese neue Norm, ISO 14083, wurde von der ISO im März 2023 und vom CEN als gleichwertige europäische Norm EN ISO 14083:2023 veröffentlicht. Sie baut unter anderem auf der Europäischen Norm EN 16258:2012 und dem Treibhausgasprotokoll auf.

Spezifische Methoden für die Erfassung von Treibhausgasemissionen bestehen auch in den verschiedenen Segmenten des Verkehrssektors, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs. In vielen Fällen sind sie Teil umfassenderer umweltverträglicher Verkehrsprogramme oder anderer Initiativen zur Förderung effizienter und CO₂-armer Verkehrstätigkeiten. Dazu gehören beispielsweise der von der Industrie getragene Rahmen des Global Logistics Emissions Council (GLEC), das öffentlich-private US-amerikanische SmartWay-Programm und das Top-Sector-Logistics-Kooperationsprogramm zwischen der niederländischen Regierung und Unternehmen.

Darüber hinaus gibt es hinsichtlich der Emissionserfassung zahlreiche verkehrsträgerspezifische Methoden und Anforderungen, die entweder von den Branchen selbst entwickelt oder von Behörden als Teil spezifischer Rechtsrahmen eingeführt werden. Im Bereich des Seeverkehrs existiert zum Beispiel die „Clean Cargo Working Group“, eine Business-to-Business-Initiative für den Container-Seeverkehr. Darüber hinaus hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International

Maritime Organisation, IMO) ein obligatorisches Datenerfassungssystem in Bezug auf Schweröl für die internationale Schifffahrt eingeführt, das Seeschiffe verpflichtet, relevante Daten in einer gemeinsamen Datenbank zu erfassen und zu melden. Für den Luftverkehr bietet das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organisation, ICAO) entwickelte „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“ (CORSIA) eine Methode zur Berechnung der CO₂-Emissionen bei Flügen. Die ICAO und der Internationale Luftverkehrsverband (International Air Transport Association, IATA) haben ebenfalls Standards für den Luftfahrtsektor festgelegt, die noch genauer vorschreiben, wie Emissionen pro Fluggast und pro Tonne Fracht zu melden sind.

Auf nationaler Ebene schreibt das französische Verkehrsgesetzbuch vor, dass alle Rechtsträger, die Verkehrsdienste (Güter- und Personenverkehrsdienste aller Verkehrsträger) auf dem Markt anbieten, die Treibhausgasemissionen für jeden Verkehrsdienst mit Ausgangs- oder Endpunkt in Frankreich auf der Grundlage einer spezifischen Methodik berechnen. Das französische Verkehrsgesetzbuch sieht ferner vor, dass die Informationen über Emissionen den zuständigen Stellen mitzuteilen sind, und stellt damit die einzige derartige verbindliche Verpflichtung in der EU dar.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Die vorgeschlagene Verordnung ist ein wichtiges Ergebnis der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, in der die Vision der EU für das Verkehrssystem der Zukunft dargelegt wird. In der Strategie wurde angekündigt, dass die Kommission die Schaffung eines EU-Rahmens für eine harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Emissionen plant (Leitinitiative 5 – CO₂-Bepreisung und bessere Anreize für die Nutzer).

Die Verordnung wird Synergien mit anderen Teilen des EU-Rechtsrahmens schaffen, die sich mit Rahmenbedingungen für die Emissionsreduzierung, Kraftstoff- und Emissionsnormen, größerer Transparenz für die Nutzer und stärkeren Verbraucherrechten befassen. Diese Beziehungen betreffen grundsätzlich die Verwendung von Eingabedaten und Methoden der Emissionserfassung sowie die Anforderungen an die eindeutige Kommunikation der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten. Dazu gehören insbesondere: Verordnung (EU) 2015/757, Richtlinie 2003/87/EG, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Verordnung (EU) 2019/1242, Verordnung (EU) 2019/631 und Richtlinie 2005/29/EG.

Der Vorschlag ist mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar. Die der EUA zugewiesenen Aufgaben erfordern eine Beitragsvereinbarung, die den ersten Durchführungszeitraum der Verordnung bis 2027 abdeckt, und eine anschließende langfristige Ressourcenzuweisung zur Pflege und Aktualisierung der Standardwertdatenbanken und zur Organisation der Qualitätsprüfung von Datenbanken von Drittanbietern.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

In diesem Finanzbogen wird der Großteil der Auswirkungen dieses Vorschlags auf den Haushalt behandelt. In Bezug auf die Ausgaben beschränken sich die spezifischen haushaltsrelevanten Auswirkungen dieser Initiative auf die Mittel für Humanressourcen und die notwendigen IT-Systementwicklungen zur Unterstützung der Erstellung und Pflege der Datenbanken sowie für die Qualitätskontrolle von Datenbanken von Drittanbietern. Dabei handelt es sich um neue Aufgaben für die EUA, die schrittweise zu dauerhaften Aufgaben werden, während die bestehenden Aufgaben nicht abnehmen oder teilweise auslaufen werden. Unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung wird der Bedarf an zusätzlichen Mitteln nach dem Anlaufzeitraum ab 2028 im Rahmen der anstehenden Bewertung der Mittel der EUA geprüft und durch den EU-Zuschuss an die Agentur gedeckt (gegebenenfalls durch eine Ausgleichskürzung der im Rahmen von LIFE oder anderen anwendbaren Haushaltslinien für die Finanzierung der EUA vorgesehenen Ausgaben).

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

☐ **befristete Laufzeit**

- ☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.
- ☒ unbefristete Laufzeit
- Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2025 bis 2027,
- gefolgt vom Vollbetrieb, wenn die Aufgaben in das neue EUA-Mandat aufgenommen werden.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)⁶⁸

☐ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

- ☐ durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- ☐ durch Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☒ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds

⁶⁸

Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache): <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☒ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

Entfällt

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Kommission wird für die Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung und Einhaltung insgesamt verantwortlich sein.

Die EUA wird regelmäßig über die Umsetzung der Beitragsvereinbarungen und der damit verbundenen Maßnahmen Bericht erstatten.
--

Daten müssen über verschiedene Quellen erhoben und auch durch die Behörden der Mitgliedstaaten bereitgestellt werden. Die Koordinierung der Datenerfassungstätigkeiten erfolgt durch die EUA.

Die Kommissionsdienststellen werden die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative durch mehrere Maßnahmen und über eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte beim Erreichen der Ziele gemessen werden. Die Kommissionsdienststellen sollten fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist der Rechtsvorschriften eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht worden sind.
--

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Die Kommission wird von der EUA bei der Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung unterstützt, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung und Pflege einer zentralen Datenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität, die Einrichtung einer Datenbank zu Treibhausgasemissionsfaktoren und die

Qualitätsprüfung von Datenbanken Dritter. Die EUA ist am besten in der Lage, diese Aufgaben auf EU-Ebene wahrzunehmen, da die Aufgaben ein hohes Maß an Fachwissen im Bereich der Verwaltung und Harmonisierung von Umweltdaten sowie ein tiefgreifendes Verständnis komplexer technischer Fragen im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erfordern, weswegen die indirekte Mittelverwaltung gerechtfertigt ist. Die GD MOVE wird die Umsetzung der Verordnung und die Ergebnisse ihrer Anwendung über ihre Kontrollstrategien überwachen. Die GD Umwelt wird im Rahmen ihrer Beaufsichtigung dezentraler Rechtsträger zusammen mit der EUA ihre jeweiligen Kontrollstrategien auf diese Ausgaben anwenden.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Während die Kommission die Gesamtverantwortung für die Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung sowie für die Berichterstattung über die Durchführung und Einhaltung der Vorschriften an das Europäische Parlament und den Rat trägt, ist die EUA für die Durchführung der festgelegten Aufgaben und Maßnahmen sowie für die Umsetzung ihres internen Kontrollrahmens verantwortlich. Sie wird IT-Instrumente und -Module entwickeln und Qualitätskontrollen von Datenbanken Dritter durchführen.

Als autonome EU-Einrichtung ist die EUA dafür verantwortlich, geeignete Kontrollsysteme einzurichten, um die Einhaltung der fünf Ziele der internen Kontrolle zu gewährleisten, d. h. Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit, Durchführung ihrer Tätigkeiten, Prävention von Betrug, Schutz von Vermögenswerten und wahrheitsgetreue Berichterstattung. Die der EUA zur Verfügung gestellten zusätzlichen Ressourcen unterliegen dem internen Kontroll- und Risikomanagementsystem der EUA, das an die einschlägigen internationalen Standards angeglichen ist und spezifische Kontrollen umfasst, um Interessenkonflikte zu vermeiden und den Schutz von Hinweisgebern zu gewährleisten.

Die GD Umwelt wird die Kontrollen im Zusammenhang mit ihrer Aufsicht über die EUA als dezentrale Agentur durchführen. Im Zusammenhang mit der Verwendung der zusätzlichen Mittel, die der EUA zur Verfügung gestellt werden, sind keine besonderen Risiken erkennbar.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Das Fehlerrisiko bei Zahlung und beim Abschluss wird voraussichtlich unter 2 % bleiben.

Die EUA trägt die volle Verantwortung für die Ausführung ihres Haushaltsplans, während die GD Umwelt für die regelmäßige Zahlung der von der Haushaltsbehörde festgelegten Beiträge verantwortlich ist. Die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der vorgeschlagenen Verordnung ergeben, dürften keine erheblichen zusätzlichen Kontrollen nach sich ziehen. Daher dürften die Kontrollkosten für die GD MOVE (gemessen am Wert der verwalteten Mittel) und der GD Umwelt stabil bleiben.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Zusätzlich zu den Kontrollen, die sich aus der oben aufgeführten Kontrollstrategie ergeben, unterliegt die Maßnahme einer Prüfung durch den Internen Auditdienst in seiner Eigenschaft als interner Prüfer der Kommission und der dezentralen Agenturen sowie durch den Europäischen Rechnungshof in seiner Eigenschaft als externer Prüfer der EU-Einrichtungen.

Die Beitragsvereinbarungen zwischen der Kommission und der EUA werden spezifische Bestimmungen enthalten, um sicherzustellen, dass Prüfer und gegebenenfalls Untersuchungsbehörden (EUSTA, OLAF) ungehinderten Zugang zu den erforderlichen Informationen haben. Sie werden auch die notwendigen Bestimmungen enthalten, um sicherzustellen, dass die Kommission rechtzeitig über alle Probleme informiert wird, die die Durchführung der Maßnahmen beeinträchtigen könnten.

Die Kommission verfügt über eine solide Betrugsbekämpfungsstrategie, die derzeit überarbeitet wird. Die GD MOVE und die GD Umwelt ergänzen diese durch örtliche Betrugsbekämpfungsstrategien, die die jeweiligen in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Tätigkeiten abdecken.

Die EUA, eine unabhängige Einrichtung der EU, ist dafür zuständig, eine Betrugsbekämpfungsstrategie zu verfolgen und den Schutz der EU-Interessen sicherzustellen.

Die vorgeschlagene Verordnung enthält mehrere Bestimmungen, die speziell auf die Verhinderung von Betrug und Unregelmäßigkeiten abzielen. Die mit der Überprüfung beauftragten Konformitätsbewertungsstellen müssen von nationalen Akkreditierungsstellen akkreditiert sein. Die Überprüfung der Daten über Treibhausgasemissionen und Berechnungsverfahren erfolgt auf der Grundlage spezifischer Konformitätsbewertungsregeln, die von der EU im Wege des abgeleiteten Rechts festgelegt werden, und sie wird von einer Stelle durchgeführt, die nach Verordnung (EG) Nr. 765/2008 durch die von den Mitgliedstaaten benannten nationalen Akkreditierungsstellen akkreditiert wurde.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁶⁹	von EFTA-Ländern ⁷⁰	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁷¹	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
1	02 20 04 01	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

⁶⁹ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁷⁰ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁷¹ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
---------------------------------------	---	---------------------------------------

GD MOVE				Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	INSGESAMT
• Operative Mittel							
Haushaltslinie 02 20 04 01	Verpflichtungen	(1a)		0,600			0,600
	Zahlungen	(2a)		0,200	0,200	0,200	0,600
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben ⁷²							
Haushaltslinie			(3)				
Mittel INSGESAMT für die GD MOVE	Verpflichtungen	=1a+1b +3		0,600			0,600
	Zahlungen	=2a+2b +3		0,200	0,2005	0,200	0,600

Der Bedarf an zusätzlichen Mitteln für die EUA im Zeitraum von 2028 bis 2050, schätzungsweise 1 VZÄ (verfügbar während des gesamten Zeitraums) und 6,3 Mio. EUR (Kosten für den gesamten Zeitraum), wird im Rahmen der laufenden Bewertung der Mittel der EUA geprüft und unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung durch den EU-Zuschuss an die Agentur (gegebenenfalls durch

⁷² Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

eine Ausgleichskürzung der im Rahmen von LIFE oder anderen anwendbaren Haushaltslinien für die Finanzierung der EUA vorgesehenen Ausgaben) gedeckt.

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,600			0,600
	Zahlungen	(5)	0,200	0,200	0,200	0,600
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)				
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+ 6	0,600			0,600
	Zahlungen	=5+ 6	0,200	0,200	0,200	0,600

Wenn der Vorschlag/die Initiative mehrere operative Rubriken betrifft, ist der vorstehende Abschnitt zu wiederholen:

• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)							
	Zahlungen	(5)							
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)							
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+ 6							
	Zahlungen	=5+ 6							

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	Verwaltungsausgaben
---------------------------------------	---	---------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den [Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten](#) (Anhang 5 des Beschlusses der Kommission über die internen Vorschriften für die Ausführung des Einzelplans Kommission des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD MOVE		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe I.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
• Personal							
• Sonstige Verwaltungsausgaben							
GD <.....> INSGESAMT		Mittel					

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)						
--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	INSGESAMT
	0,600			0,600
	0,200	0,200	0,200	0,600

Der Bedarf an zusätzlichen Mitteln für die EUA im Zeitraum von 2028 bis 2050, schätzungsweise 1 VZÄ (verfügbar während des gesamten Zeitraums) und 6,3 Mio. EUR (Kosten für den gesamten Zeitraum), wird im Rahmen der laufenden Bewertung der Mittel der EUA geprüft und unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung durch den EU-Zuschuss an die Agentur (gegebenenfalls durch

eine Ausgleichskürzung der im Rahmen von LIFE oder anderen anwendbaren Haushaltslinien für die Finanzierung der EUA vorgesehenen Ausgaben) gedeckt.

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben		Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.				INSGESAMT	
		Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3							
		Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten
⇓		Art ⁷³	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten		
EINZELZIEL Nr. 1 ⁷⁴ ...															
- Ergebnis															
- Ergebnis															
- Ergebnis															
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1															
EINZELZIEL Nr. 2 ...															
- Ergebnis															
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2															
INSGESAMT															

⁷³ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).
⁷⁴ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...)“ beschrieben.

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁷⁵	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAM T
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	---------------

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

Außerhalb der RUBRIK 7⁷⁶ des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

INSGESAMT								
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

⁷⁵

Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

⁷⁶

Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr N+ 3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
•Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (in den Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
01 01 01 11 (Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
•Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ) ⁷⁷							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)	0	0	0				
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- in den zentralen Dienststellen						
	- in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
INSGESAMT	0						

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

⁷⁷ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

⁷⁸ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Diese Maßnahme wird aus der Haushaltslinie zur Unterstützung der Verkehrspolitik (02 20 04 01) finanziert, aus der unter anderem Maßnahmen zur Entwicklung und Pflege gemeinsamer IT-Instrumente und Datenbanken sowie zur Erhebung der für den Verkehrssektor erforderlichen Daten unterstützt werden. Der Bedarf an zusätzlichen Mitteln für die EUA (1 VZÄ) ab 2028 wird im Rahmen der laufenden Bewertung der Mittel für die EUA unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung geprüft.

- ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien, der entsprechenden Beträge und der vorgeschlagenen einzusetzenden Instrumente.

- ☐ erfordert eine Revision des MFR.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁷⁹	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁷⁹

Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen
 - Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind: ☐

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁸⁰						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

⁸⁰

Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.