



Brüssel, den 3. Juli 2024  
(OR. en)

10601/24

---

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

---

CODEC 1413  
TRANS 268  
CLIMA 226  
PE 151

## INFORMATORISCHER VERMERK

---

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat  
Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von  
Verkehrsdiensten  
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments  
(Brüssel, 10./11. April 2024)

---

## I. EINLEITUNG

Die Berichterstatter Pascal CANFIN (Renew, FR) und Barbara THALER (PPE, AT) haben im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN) einen Bericht über den oben genannten Verordnungsvorschlag mit 106 Änderungsanträgen (Änderungsanträge 1 bis 106) vorgelegt.

Darüber hinaus haben die Fraktion The Left einen Änderungsantrag (Änderungsantrag 107) und die Fraktion PPE 14 Änderungsanträge (Änderungsanträge 108 bis 121) eingereicht.

## **II. ABSTIMMUNG**

Das Europäische Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 10. April 2024 die Änderungsanträge 1 bis 14, 16 bis 106 und 111 bis 113 zum Verordnungsvorschlag angenommen. Es wurden keine weiteren Änderungsanträge angenommen.

Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer Entschließung (siehe Anlage) enthalten.

---

**P9\_TA(2024)0205**

**Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten**

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

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0441),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und die Artikel 91 Absatz 1 und 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0305/2023),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,
  - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf die gemeinsamen Beratungen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus gemäß Artikel 58 der Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0070/2024),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
  3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

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

<sup>2</sup> Noch nicht im *Amtsblatt* veröffentlicht.

## Abänderung 1

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(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**.

#### *Geänderter Text*

(1) Für einen kontinuierlichen Übergang zur Klimaneutralität bis **spätestens** 2050 ist es erforderlich, die Bemühungen um mehr Nachhaltigkeit und Effizienz im Verkehrssystem der Union zu unterstützen, wobei gebührend zu berücksichtigen ist, dass **ein fairer und inklusiver Übergang sichergestellt**, das stetige Wachstum **aufrechterhalten** und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie **gestärkt** werden **muss**.

## Abänderung 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(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 Verkehrsutzer zu schaffen und die geschäftlichen Entscheidungen der Rechtsträger, die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, zu beeinflussen. Zuverlässige und

#### *Geänderter Text*

(2) Um die Daten über die Treibhausgasemissionen bestimmter Tätigkeiten von Unternehmen und Einzelpersonen zu quantifizieren, erfolgt in verschiedenen Wirtschaftssektoren, auch im Verkehrssektor, eine Erfassung der Treibhausgasemissionen. Bessere Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten sind ein wirksames Instrument, um **den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu senken**, geeignete Anreize für nachhaltigere Entscheidungen der Verkehrsutzer zu schaffen und die geschäftlichen Entscheidungen der Rechtsträger, die Verkehrsdienste

vergleichbare Daten über Treibhausgasemissionen sind die Grundvoraussetzung für die Schaffung dieser Anreize und damit für die Förderung von Verhaltensänderungen, damit sowohl Verbraucher als auch Unternehmen zu den Zielen des europäischen Grünen Deals<sup>52</sup> für den Verkehrssektor sowie den Zielen des Europäischen Klimagesetzes beitragen.

organisieren oder erbringen, zu beeinflussen. Zuverlässige und vergleichbare Daten über Treibhausgasemissionen sind die Grundvoraussetzung für die Schaffung dieser Anreize und damit für die Förderung von Verhaltensänderungen, damit sowohl Verbraucher als auch Unternehmen zu den Zielen des europäischen Grünen Deals für den Verkehrssektor sowie den Zielen des Europäischen Klimagesetzes beitragen.

---

<sup>52</sup> 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*).

### Abänderung 3

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

##### *Vorschlag der Kommission*

(3) Trotz des wachsenden Interesses der Interessenträger im Verkehrssektor werden die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nach wie vor nur in begrenztem Umfang erfasst. In den meisten Fällen erhalten die Nutzer keine genauen Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten, da die Rechtsträger, die die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, ihre Emissionen nicht berechnen und veröffentlichen. Insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die die überwiegende Mehrheit der Unternehmen ausmachen, die auf dem EU-Markt Verkehrsdienste anbieten, erfolgt die Erfassung von Treibhausgasemissionen in unverhältnismäßig geringem Umfang.

##### *Geänderter Text*

(3) Trotz des wachsenden Interesses der Interessenträger im Verkehrssektor werden die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten nach wie vor nur in begrenztem Umfang erfasst. In den meisten Fällen erhalten die Nutzer keine genauen Informationen über die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten, da die Rechtsträger, die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, ihre Emissionen nicht berechnen und veröffentlichen. Insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die die überwiegende Mehrheit der Unternehmen ausmachen, die auf dem EU-Markt Verkehrsdienste anbieten, erfolgt die Erfassung von Treibhausgasemissionen in unverhältnismäßig geringem Umfang.

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

## Abänderung 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vom Dezember 2020<sup>54</sup> wird auf Anreize verwiesen, die in allen Verkehrsträgern und auch verkehrsträgerübergreifend zur Wahl der nachhaltigsten Verkehrsmittel führen sollen. Diese Anreize umfassen die Schaffung eines europäischen Rahmens für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen auf der Grundlage weltweit anerkannter Normen, der dann dazu dienen könnte, Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung 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.

#### *Geänderter Text*

(5) In der ***Mitteilung der Kommission über die*** Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vom Dezember 2020 wird auf Anreize verwiesen, die in allen Verkehrsträgern und auch verkehrsträgerübergreifend zur Wahl der nachhaltigsten Verkehrsmittel führen sollen, *wobei der Schwerpunkt auf einer Verlagerung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs auf die Schiene liegt, einschließlich konkreter Ziele für beides, zumal im Unionsrecht – in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>53a</sup> – konkrete Beiträge für die Rolle des Verkehrssektors bei der Verwirklichung des verbindlichen Ziels, die Nettotreibhausgasemissionen der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken und bis spätestens 2050 gesamtwirtschaftliche Klimaneutralität zu erreichen, festgelegt sind*. Diese Anreize umfassen die Schaffung eines europäischen Rahmens für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen auf der Grundlage weltweit anerkannter Normen, der dann dazu dienen könnte, Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks der von

ihnen gewählten Verkehrsmittel zu liefern und die Nachfrage von Endnutzern und Verbrauchern nach nachhaltigeren Beförderungs- und Mobilitätslösungen, *auch bei Paketzustellungen*, zu erhöhen und gleichzeitig Grünfärberei (Greenwashing) zu vermeiden.

---

*53a 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).*

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

## Abänderung 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 6

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

### *Vorschlag der Kommission*

(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.

### *Geänderter Text*

(6) Die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Güter- und Personenverkehrsdiensten ist daher angemessen, um vergleichbare Zahlen zu den Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten zu erhalten und irreführende Informationen über deren Emissionsleistung zu vermeiden, die sich dadurch ergeben, dass zwischen verschiedenen Emissionsberechnungsmethoden und Eingabedaten gewählt werden kann. Solche Vorschriften sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen für die **Verkehrsunternehmen in der EU und Verkehrsunternehmen aus Drittländern**, Verkehrsträger, Verkehrssegmente und nationalen Netze der Union gewährleisten. Sie sollten auch dazu beitragen, Anreize für Verhaltensänderungen bei **öffentlichen Einrichtungen**, Unternehmen und **anderen** Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und die Treibhausgasemissionen dadurch verringert werden.

## Abänderung 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

### *Vorschlag der Kommission*

(7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der

### *Geänderter Text*

(7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen **für die Offenlegung von Treibhausgasemissionen auf freiwilliger**

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.

*oder vertraglicher Basis oder aufgrund von Verpflichtungen gemäß dem Unionsrecht und dem nationalen Recht geschaffen werden. Mit ihr sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren.*  
*Beim elektronischen Handel und bei Paketzustellungen würde er die Einhaltung der Anforderung erleichtern, zusammen mit den aktuellen Informationen über den voraussichtlichen Liefertermin und den entsprechenden Preis die mit den einzelnen Optionen verbundenen Emissionen anzugeben.*

## Abänderung 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Trotz der Vorteile, die sich aus der erhöhten Transparenz in Bezug auf die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten ergeben, wäre eine verbindliche Anwendung dieser Verordnung auf alle Rechtsträger, die Verkehrsdienste auf dem Unionsmarkt anbieten, unverhältnismäßig und würde zu übermäßigen Kosten und Belastungen führen. Daher sollte diese Verordnung nur für die Rechtsträger gelten, die sich dafür entscheiden oder

#### *Geänderter Text*

(8) Trotz der Vorteile, die sich aus der erhöhten Transparenz in Bezug auf die Emissionsleistung von Verkehrsdiensten ergeben, wäre eine verbindliche Anwendung dieser Verordnung auf alle Rechtsträger, die Verkehrsdienste auf dem Unionsmarkt anbieten, unverhältnismäßig und würde zu übermäßigen Kosten und Belastungen führen. Daher sollte diese Verordnung nur für die Rechtsträger gelten, die sich dafür entscheiden oder

aufgrund anderer einschlägiger legislativer und nichtlegislative Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdienssten 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.

aufgrund anderer einschlägiger legislativer und nichtlegislative Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdienssten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. *Um sicherzustellen, dass alle einschlägigen Verkehrsdiensste erfasst werden, und im Interesse gleicher Wettbewerbsbedingungen für Verkehrsunternehmen aus der EU und Verkehrsunternehmen aus Drittländern sollte diese Verordnung für Verkehrsdiensste gelten, deren Ausgangs- und deren Endpunkt zwar außerhalb des Gebiets der Union liegen, die jedoch in der Union halten, um Fahrgäste zu- oder aussteigen zu lassen oder Güter ein- oder abzuladen.*

## Abänderung 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(9a) Datenmittler, die multimodale digitale Mobilitätsdienste anbieten, stellen**

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

## Abänderung 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(10a) Alle Aussagen, die auf der Grundlage von gemäß dieser Verordnung gemeldeten Ausgabedaten getroffen werden, sollten vollständig im Einklang mit der Richtlinie (EU) (...)/(...) über die Begründung ausdrücklicher Umweltaussagen und die diesbezügliche Kommunikation (Richtlinie über Umweltaussagen) sowie mit der Richtlinie (...)/(...) zur Änderung der Richtlinien 2005/29/EG und 2011/83/EU hinsichtlich der Stärkung der Verbraucher für den ökologischen Wandel durch besseren Schutz gegen unlautere Praktiken und bessere Informationen stehen.*

## Abänderung 12

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

### *Vorschlag der Kommission*

(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.

### *Geänderter Text*

(11) Eine geeignete Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen **von Verkehrsdiensten** ist einer der Schlüsselaspekte des in dieser Verordnung festgelegten harmonisierten Unionsrahmens. Die Methode sollte mit einem einheitlichen Satz methodischer Schritte dafür sorgen, dass die über eine Verkehrskette hinweg durchgeführten Emissionsberechnungen vergleichbare und genaue Daten zu den Treibhausgasemissionen ergeben. Um – **insbesondere für KMU** – unnötige Komplexität, übermäßige Belastungen und Kosten zu vermeiden und die Akzeptanz der Interessenträger zu gewährleisten, sollte die Methode außerdem den Erfordernissen des Verkehrsmarkts angemessen Rechnung tragen.

## Abänderung 13

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

### *Vorschlag der Kommission*

(12) Die vom Europäischen Komitee für Normung<sup>57</sup> im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 **wurde** als Referenzmethode für die Berechnung der **Treibhausgasemissionen** von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung **gewählt**. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die

### *Geänderter Text*

(12) Die vom Europäischen Komitee für Normung<sup>57</sup> im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 **sollte** als Referenzmethode für die Berechnung der **Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen** von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung **herangezogen werden**. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung **einschließlich einer raschen Markteinführung und der**

Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden.

**Vergleichbarkeit der Daten** relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden.

---

<sup>57</sup> <https://www.cencenelec.eu>

---

<sup>57</sup> <https://www.cencenelec.eu>

## Abänderung 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 111

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(12b) Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Komitee für Normung und den nationalen*

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

## Abänderung 112

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

*sein, damit der Einzelne überprüfen kann, ob ein bestimmtes Produkt oder eine bestimmte Dienstleistung tatsächlich den Anforderungen dieser Rechtsvorschriften entspricht.*

## Abänderung 113

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 e (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## **Abänderung 17**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13**

*Vorschlag der Kommission*

(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

*Geänderter Text*

(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. ***Es*** sollte jedoch ***regelmäßig*** bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik ***sowie im Hinblick auf künftige***

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.

**Rechtsvorschriften** angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. Falls diese Bewertungen ergeben, **dass das Risiko besteht**, dass ein bestimmter Teil der Norm zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen gegenüber den Zielen dieser Verordnung oder anderer geltender Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erwägen, das Europäische Komitee für Normung zu ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten, oder beschließen, den betreffenden Teil der Norm aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen. **Eine Änderung der Norm oder eines Teils davon, mit der ein offensichtliches Risiko der Unvereinbarkeit mit den Zielen dieser Verordnung und anderer geltender Unionsvorschriften, insbesondere mit dem langfristigen Klimaziel der Union und den in der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegten Zwischenzielen, sowie mit anderen Klimaschutzvorschriften der Union einhergeht, sollte ausgeschlossen werden.**

## Abänderung 18

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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 ***zwingend*** in die Berechnungsverfahren für Treibhausgasemissionen ***einfließen. Da es*** jedoch für ***kleine und mittlere Unternehmen unter Umständen*** unmöglich oder mit übermäßigen Kosten verbunden sein ***könnte, an Primärdaten zu gelangen, sollten KMU ausgenommen werden.*** Daher sollte die Verwendung von Sekundärdaten unter ***den in dieser Verordnung festgelegten*** Bedingungen erlaubt sein. ***Erstausrüster sollten KMU Zugang zu fahrzeuginternen Daten gewähren, die für diesen Zweck relevant sind.***

## Abänderung 19

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(15a) Wenn ein Rechtsträger, der Verkehrsdienste organisiert, die konkrete Erbringung eines Verkehrsdienstes ganz oder teilweise an Unterauftragnehmer vergibt und beschließt, die***

*Treibhausgasemissionsdaten der Unterauftragnehmer in seine Gesamtberechnung einzubeziehen, sollte er sich in Bezug auf die von den Unterauftragnehmern erbrachten Verkehrsdiene auf Sekundärdaten stützen können. Es sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, Sekundärdaten zu verwenden, die von einem oder mehreren Unterauftragnehmern bereitgestellt werden, auch wenn für die Berechnung der Treibhausgasemissionen, die sich aus den von anderen Unterauftragnehmern oder von der eigenen Flotte des Rechtsträgers, der Verkehrsdiene organisiert, erbrachten Verkehrsdiene ergeben, Primärdaten verwendet werden.*

## Abänderung 20

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 21

## **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Erwägung 16**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(16) Um Sekundärdaten zu erhalten, könnten die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes anhand von Standardwerten oder modellierten Daten berechnet werden. Die Verwendung von Standardwerten und modellierten Daten sollte jedoch genaue und zuverlässige Informationen über die Treibhausgasemissionen eines bestimmten Verkehrsdienstes liefern; daher sollten diese Standardwerte festgelegt und modellierte Daten auf neutrale und objektive Weise auf der Grundlage vertrauenswürdiger Quellen und geeigneter Parameter entwickelt *und regelmäßig aktualisiert* werden. *Bei Datenbanken und Standardwerten, die im Vergleich zur Berichterstattung mit Primärdaten zu einer Unterbewertung der resultierenden Emissionen führen würden, wird davon ausgegangen, dass sie die technische Qualitätsprüfung zur Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Angaben nicht bestehen. Diese technischen Qualitätsprüfungen sollten regelmäßig wiederholt werden.*

### **Abänderung 22**

## **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Erwägung 17**

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Folglich sollte eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität eingerichtet werden, um die Vergleichbarkeit der bei der Anwendung

#### *Geänderter Text*

(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.

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

## Abänderung 23

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 a (neu)

#### Vorschlag der Kommission

#### Geänderter Text

*(18a) Bei der Quantifizierung der Emissionen im Zusammenhang mit dem Stromverbrauch auf der Grundlage aktueller und genauer Werte für die Emissionsintensität für jeden Mitgliedstaat sollte ein standortbezogenes Konzept gefördert werden, das darauf beruht, dass für die einzelnen Mitgliedstaaten aktuelle und präzise Werte für die Emissionsintensität sichergestellt werden. Darüber hinaus ist ein marktbezogenes Konzept wünschenswert, sofern eine ordnungsgemäße Rückverfolgbarkeit durch einen akkreditierbaren Vertrag mit*

*Herkunfts nachweisen gewährleistet ist.  
Die mit dieser Verordnung eingerichteten  
Datenbanken sollten auf Zahlen  
zurückgreifen, die auf einem  
standortbezogenen Konzept beruhen.*

## Abänderung 24

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(19) Die Entwicklung und Pflege der EU-Datenbanken mit *gemäß dieser Verordnung festgelegten* Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und Treibhausgasemissionsfaktoren sowie die technische Qualitätsprüfung externer Datenbanken und Datensätze, die von Dritten betrieben werden, sollten einer auf Unionsebene tätigen neutralen zuständigen Stelle obliegen. Aufgrund ihres Zuständigkeitsbereichs ist die Europäische Umweltagentur am besten in der Lage, die erforderliche 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.

## Abänderung 25

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

*Vorschlag der Kommission*

(21) Nach der Verordnung (EU) 2015/757<sup>58</sup> und der Richtlinie 2003/87/EG<sup>59</sup> müssen die **CO<sub>2</sub>-Emissionen** von Schiffen bzw. Luftfahrzeugen erfasst, berechnet und jährlich übermittelt werden. Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Richtlinie 2003/87/EG 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) 2019/1242<sup>60</sup> und der Verordnung (EU) 2019/631<sup>61</sup>, ergeben.

---

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

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

<sup>60</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen

*Geänderter Text*

(21) Nach der Verordnung (EU) 2015/757<sup>58</sup> und der Richtlinie 2003/87/EG<sup>59</sup> müssen die **Treibhausgasemissionen** von Schiffen bzw. Luftfahrzeugen erfasst, berechnet und jährlich übermittelt werden. Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Richtlinie 2003/87/EG können bis zu einem gewissen Grad die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ergänzen, insbesondere in Bezug auf die Erzeugung von Daten über den Kraft- bzw. Brennstoffverbrauch, die als Input für die Quantifizierung der Emissionen von Verkehrsdiensten dienen. Eingabedaten zu den von Verkehrsdiensten verursachten Treibhausgasemissionen können sich auch aus der Umsetzung anderer Rechtsrahmen, z. B. der Verordnung (EU) 2019/1242<sup>60</sup>, der Verordnung (EU) 2019/631<sup>61</sup> und der Verordnung (EU) 2023/2405<sup>62</sup>, ergeben.

---

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

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

<sup>60</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen

Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (Abl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

<sup>61</sup> 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).

Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (Abl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

<sup>61</sup> 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).

<sup>62</sup> Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (Abl. L, 2023/2405 vom 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

## Abänderung 26

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

#### Vorschlag der Kommission

(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.

#### Geänderter Text

(22) Für die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen sollten gemeinsame Messgrößen festgelegt werden, die die Vergleichbarkeit dieser Daten gewährleisten und ein wirksames Benchmarking verschiedener Verkehrsdienste ermöglichen. Gemeinsame Messgrößen sollten auch dem Datenanbieter eine klare Kommunikation und dem Datenempfänger ein genaues Verständnis dieser Kommunikation ermöglichen. *In diesem Sinne sollte die Kommission bei der Festlegung von Entfernungen – insbesondere im Hinblick*

*auf die Festlegung der Emissionsintensität – die genauen Bestimmungen über den Rückgriff auf die Option der Großkreisentfernung gemäß der ISO-Norm 14083 ausführen. Diese Bestimmungen sollten – beispielsweise im Eisenbahnsektor – dem Rückgriff auf Primärdaten für die tatsächliche Entfernung nicht im Wege stehen.*

## Abänderung 27

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(23a) Die Offenlegung von Informationen über Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes ist von wesentlicher Bedeutung, um die Bürger zu einer fundierten Entscheidung zu bewegen, und beeinflusst die unternehmerischen Entscheidungen von Rechtsträgern, die diese Dienste organisieren und auf dem Markt anbieten. Daher sollten Informationen über Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit einem bestimmten Verkehrsdienst von den betroffenen Rechtsträgern und Datenmittlern nach Möglichkeit vor der Erbringung des Verkehrsdiensts offengelegt werden. Informationen über Treibhausgasemissionen können jedoch nach der Erbringung des Verkehrsdiensts offengelegt werden, und zwar insbesondere dann, wenn die Informationen für die Kommunikation zwischen Unternehmen detaillierter sein müssen, vor allem im Zusammenhang mit Logistikketten und Vertragsverhältnissen mit Unterauftragnehmern.*

## Abänderung 28

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 29

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(26) Externe Berechnungsinstrumente, die auf dem Markt für die breitere gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdienssten erleichtern und damit

(26) Externe Berechnungsinstrumente, die auf dem Markt für die breitere gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdienssten 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.

deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten. ***In der Zertifizierung sollte angegeben werden, ob das Berechnungsinstrument eine Berechnung auf der Grundlage von Primärdaten unterstützt.***

## Abänderung 30

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 31

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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. **Im Konformitätsnachweis sollte der Anteil der verwendeten Primärdaten angegeben** werden, um Anreize dafür zu schaffen, dass alle von den Vorschriften dieser Verordnung betroffenen Rechtsträger Primärdaten erheben und verwenden.

## Abänderung 32

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(28a) Die Erfassung von Treibhausgasemissionen auf der Grundlage von Primärdaten könnte Aufschluss über die Menge des verbrauchten Kraftstoffs oder der verbrauchten Energie geben, die mit den Aufträgen von bestimmten Kunden**

*zusammenhängt, weshalb Emissionen umgekehrt als Betriebskosten betrachtet werden können. Insbesondere im Güterverkehrssektor wirkt sich dies negativ auf die Verhandlungsposition von KMU aus. Daher sollte es großen Unternehmen nicht gestattet sein, von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere von KMU, Treibhausgasemissionen auf der Grundlage von Primärdaten anzufordern.*

## Abänderung 33

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 34

## Vorschlag für eine Verordnung

### Artikel 1 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

### Abänderung 35

## Vorschlag für eine Verordnung

### Artikel 2 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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**.

#### *Geänderter Text*

Diese Verordnung gilt für:

- a) Rechtsträger, **die** Güter- und Personenverkehrsdienste in der Union **erbringen** oder **organisieren** und **die** Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union **berechnen** und aufgeschlüsselte Informationen über diese Emissionen an Dritte **weitergeben**,
- b) **Datenmittler, die Informationen über Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten berechnen und nicht nur Informationen über diese Emissionen, die von einem betroffenen**

***Rechtsträger oder einer anderen einschlägigen juristischen oder natürlichen Person zur Verfügung gestellt werden, offenlegen.***

## Abänderung 36

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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;

#### *Geänderter Text*

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 **abgegeben** wird, aufnimmt und abgibt; **diese Definition folgt dem jüngsten Sachstandsbericht des Weltklimarates (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC);**

## Abänderung 37

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 13

#### *Vorschlag der Kommission*

13. „Datenmittler“ eine juristische oder natürliche Person, die **auf der Grundlage gesonderter rechtlicher, vertraglicher oder sonstiger einschlägiger Vereinbarungen** Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdiestes erhebt **und** offenlegt;

#### *Geänderter Text*

13. „Datenmittler“ eine juristische oder natürliche Person, die Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdiestes erhebt, **berechnet oder offenlegt**;

## Abänderung 38

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 17

#### *Vorschlag der Kommission*

17. „Treibhausgasemissionsfaktor“ **den** Koeffizienten, der **eine** Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;

#### *Geänderter Text*

17. „Treibhausgasemissionsfaktor“ **einen** Koeffizienten, der **die Daten einer bestimmten** Treibhausgastätigkeit mit der Treibhausgasemission in Beziehung setzt;

## Abänderung 39

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 18

#### *Vorschlag der Kommission*

18. „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen“ die Emissionen, die den Treibhausgaswirkungen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug entsprechen;

#### *Geänderter Text*

18. „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen“ die Emissionen, die den Treibhausgaswirkungen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug entsprechen; **sie stellen eine Teilmenge der Lebenszyklusemissionen dar;**

## Abänderung 40

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 19 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 41

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 23

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

23. „Standardwert“ einen Sekundärdatenwert aus einer veröffentlichten Quelle, der standardmäßig verwendet wird, wenn keine Primärdaten oder modellierten Daten vorliegen;

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

## Abänderung 42

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 30 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Abänderung 43**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 30 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Abänderung 44**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Die **Treibhausgasemissionen** von Verkehrsdiensten werden nach der Methode der Norm EN ISO 14083:2023 in der aktuellen Fassung und den Vorschriften

1. Die **Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen** von Verkehrsdiensten werden nach der Methode der Norm EN ISO 14083:2023 in der aktuellen Fassung und den Vorschriften

in Kapitel III dieser Verordnung berechnet.

in Kapitel III dieser Verordnung berechnet.

## Abänderung 45

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 46

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die Kommission bewertet spätestens 36 Monate nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung, ob Komponenten der in Absatz 1 genannten Norm angepasst werden müssen.

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

## Abänderung 47

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Abänderung 48**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 4 – Absatz 2 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*2b. Im Rahmen der in Absatz 2 genannten Bewertung bewertet die Kommission die Durchführbarkeit und die wirtschaftlichen, ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Auswirkungen der Aufnahme der Erfassung der Luftverschmutzung durch*

*Verkehrsdienste mit Ausgangs- oder  
Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union in  
den Anwendungsbereich dieser  
Verordnung.*

## Abänderung 49

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

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 Aggregierung von Datenelementen, die in dieser Methode nicht ausdrücklich erläutert werden, führt.

#### *Geänderter Text*

6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 **delegierte Rechtsakte** zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die in Absatz 1 genannte Referenzmethode zu präzisieren und damit sicherzustellen, dass die Anwendung der Methode auf dem Markt zu einem einheitlichen Vorgehen bei der Bestimmung geeigneter emissionsrelevanter Parameter für die Berechnung von Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes und gegebenenfalls anderer technischer Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Emissionen oder der Aggregierung von Datenelementen, die in dieser Methode nicht ausdrücklich erläutert werden, führt.

## Abänderung 50

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die in Artikel 2 genannten Rechtsträger räumen der Verwendung von

#### *Geänderter Text*

1. Die in Artikel 2 genannten Rechtsträger **ziehen Primärdaten zur**

Primärdaten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes Vorrang ein.

*Berechnung der Treibhausgasemissionen eines von ihnen erbrachten Verkehrsdiestes heran, wobei Dienste, die von Kleinstunternehmen sowie von kleinen und mittleren Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission erbracht werden, hiervon ausgenommen sind. KMU räumen der Verwendung von Primärdaten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes Vorrang ein.*

## Abänderung 51

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 52

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 b (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 53

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

2. Die Verwendung von Sekundärdaten zur Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes ist unter folgenden Bedingungen zulässig:

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

## Abänderung 54

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*2a. Die Kommission erlässt spätestens am ... [zwölf Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]*

*gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, in denen sie detaillierte Bestimmungen für die Anwendung von Ausschlusskriterien und Abweichungen von der Großkreisentfernung festlegt.*

## Abänderung 55

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 56

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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.

1. Die Kommission richtet mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur **und unter Berücksichtigung des Fachwissens einschlägiger Interessenträger und anderer sektorspezifischer EU-Stellen**

*innerhalb von 18 Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Emissionsintensität gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i ein, die unentgeltlich zugänglich ist.*

## Abänderung 57

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 58

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*1b. Bei der Entwicklung der Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität*

- a) wendet die Kommission das standortbezogene Konzept an, das die in Artikel 4 genannte Norm vorsieht („standortbezogenes Konzept“),*
- b) berücksichtigt die Kommission die gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 bestimmten*

## Abänderung 59

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 60

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 61

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 6 – Absatz 2

##### *Vorschlag der Kommission*

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.

##### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 62

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 63

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

## Abänderung 64

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

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.

### *Geänderter Text*

1. ***Datenbanken oder Datensätze gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dürfen nur so lange zur Ableitung von Sekundärdaten verwendet werden, wie sie detailliertere oder stärker sektorbezogene Daten liefern als jene, die in der in Artikel 6 genannten EU-Basisdatenbank enthalten sind.*** Der Entwickler einer Datenbank oder eines Datensatzes gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii beantragt bei der Kommission eine technische Qualitätsprüfung der in der betreffenden Datenbank oder dem betreffenden Datensatz enthaltenen Standardwerte für die Treibhausgasemissionsintensität. Die Kommission führt mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur die technische Qualitätsprüfung gemäß den Anforderungen der Artikel 4 bis 8 dieser Verordnung durch. ***Die technische Qualitätsprüfung wird innerhalb von zwölf Monaten nach dem offiziellen Eingang des Antrags durchgeführt.***

## **Abänderung 65**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)**

### *Vorschlag der Kommission*

### *Geänderter Text*

***1a. Die technische Qualitätsprüfung von Datenbanken und Datensätzen mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität gemäß Absatz 1 umfasst einen Vergleich zwischen den anhand von Primärdaten gemeldeten Emissionen und den Emissionen, die unter Verwendung der Datenbank oder der Standardwerte für***

*gleichwertige repräsentative Anwendungsfälle gemeldet würden. Datenbanken und Standardwerte, die im Vergleich zur Berichterstattung mit Primärdaten zu einer Unterbewertung der resultierenden Emissionen führen würden, werden bei der technischen Qualitätsprüfung negativ bewertet.*

## Abänderung 66

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 67

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

2. Für die Verwendung von Sekundärdaten gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dürfen nur jene Datenbanken und Datensätze mit Standardwerten für die Emissionsintensität herangezogen werden, die bei der technischen Qualitätsprüfung gemäß Absatz 1 eine positive Bewertung erhalten haben. *Die Kommission veröffentlicht und*

haben.

*pflegt eine aktuelle Liste der von Dritten betriebenen und positiv bewerteten Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität. Die aktuelle Liste wird auf einer eigens hierzu eingerichteten Website öffentlich zugänglich gemacht.*

## Abänderung 68

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 69

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 70

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission richtet mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur eine zentrale EU-Datenbank mit standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b ein.

*Geänderter Text*

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

**Abänderung 71**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*1a. Bei der Entwicklung der standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren*

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

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

**Abänderung 72**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Abänderung 73**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 1 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Abänderung 74**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 2**

### *Vorschlag der Kommission*

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.

### *Geänderter Text*

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

## **Abänderung 75**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 3**

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

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

## **Abänderung 76**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Artikel 8a***

***Verwaltungsunterstützung für kleine und  
mittlere Unternehmen***

- 1. Die Kommission entwickelt bis zum ... [zwölf Monate ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] im Einklang mit Artikel 11 ein vereinfachtes Berechnungsinstrument für KMU, das öffentlich und unentgeltlich zugänglich und benutzerfreundlich ist. Dem Berechnungsinstrument sind Leitfäden mit Erläuterungen der einzelnen Schritte beizufügen, in denen seine Funktionsweise klar erläutert wird.*
- 2. Die Kommission überwacht das Risiko, dass die von KMU, die gemäß dieser Verordnung als Unterauftragnehmer handeln, offengelegten Daten von Rechtsträgern, die Verkehrsdienste organisieren, für unlautere Marktpraktiken genutzt werden könnten. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum ... [zwei Jahre ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen Bericht vor. Diesem Bericht ist gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beizufügen, um für den Schutz der Vertraulichkeit sensibler Geschäftsdaten zu sorgen.*

## Abänderung 77

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Die Ausgabedaten umfassen **mindestens** die Gesamtmasse des CO<sub>2</sub>-Äquivalents (CO<sub>2</sub>-Äq) je Verkehrsdiensst sowie je nach Art des betreffenden Verkehrsdienstes mindestens eine der folgenden Datenmessgrößen:

#### *Geänderter Text*

3. Die Ausgabedaten umfassen die Gesamtmasse des CO<sub>2</sub>-Äquivalents (CO<sub>2</sub>-Äq) je Verkehrsdiensst sowie je nach Art des betreffenden Verkehrsdienstes mindestens eine der folgenden Datenmessgrößen:

## Abänderung 78

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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 Verkehrsdiensst erbracht wird, bei.

#### *Geänderter Text*

1. Die betroffenen Rechtsträger legen Ausgabedaten **nach Möglichkeit vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes oder dem Abschluss des Vertrags** in klarer und eindeutiger Form offen. Bei der Offenlegung von Ausgabedaten fügen die betroffenen Rechtsträger der die Offenlegung begleitenden Mitteilung die Erklärung „Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen berechnet gemäß der **EU-Verordnung** [Verweis auf diese **Verordnung**]“ in mindestens einer der Amtssprachen der EU und, soweit möglich, in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Verkehrsdiensst erbracht wird, bei.

## Abänderung 79

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

- 1a. Die betroffenen Rechtsträger können sich dafür entscheiden, die folgenden Informationen sichtbar anzugeben:*
- a) ob ihre Daten der jährlichen Überprüfung unterliegen;*
  - b) ob sie Primärdaten verwendet haben; in diesem Fall sind die aus den Primärdaten abgeleiteten Variablen bereitzustellen;*
  - c) ob sie das mit Artikel 9 Absatz 2a eingerichtete Berechnungsinstrument der EU verwendet haben.*

**Abänderung 80**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Werden Ausgabedaten von einem Datenmittler auf der Grundlage gesonderter Vereinbarungen *erhoben und* offen gelegt, 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.

2. Werden Ausgabedaten von einem Datenmittler, *insbesondere digitalen Navigationsdiensten und Diensten im Bereich der Reiseroutenplanung*, auf der Grundlage gesonderter Vereinbarungen offen gelegt, 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.

**Abänderung 81**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 10 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Abänderung 82**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 10 – Absatz 4 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

b) werden auf Ersuchen einer zuständigen Behörde oder im Falle gesonderter rechtlicher oder vertraglicher Vereinbarungen einem Dritten zugänglich gemacht;

*Geänderter Text*

b) werden *gemäß den Bestimmungen des in Artikel 13 Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakts* auf Ersuchen einer zuständigen Behörde oder im Falle gesonderter rechtlicher oder vertraglicher Vereinbarungen einem Dritten zugänglich gemacht;

## Abänderung 83

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

5. Die Ausgabedaten und die entsprechenden Belege gemäß Absatz 4 müssen in klarer und eindeutiger Form in mindestens einer der Amtssprachen der Union erstellt werden. *Sie werden in einer harmonisierten und einfachen Form* in Form eines Weblinks, eines QR-Codes oder in gleichwertiger Form zugänglich gemacht, *um die Interoperabilität von Ausgabedaten und Nachweisen zwischen verschiedenen Anbietern von Verkehrsdienssten zu ermöglichen.*

## Abänderung 84

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 7

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

7. Jeder Empfänger der Ausgabedaten und der entsprechenden Belege gemäß Absatz 4 trifft Maßnahmen, um die Vertraulichkeit relevanter Geschäftsdaten, die gemäß dieser Verordnung verarbeitet und übermittelt werden, zu gewährleisten und sicherzustellen, dass diese Daten nur mit entsprechender Ermächtigung abgerufen, verarbeitet und offengelegt werden können.

## Abänderung 85

## **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2**

### *Vorschlag der Kommission*

2. Der Entwickler des Berechnungsinstruments muss bei einer Konformitätsbewertungsstelle die Bewertung der Konformität des Berechnungsinstruments mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 beantragen. Bei einer positiven Bewertung stellt die Konformitätsbewertungsstelle eine Bescheinigung über die Konformität des Berechnungsinstruments mit dieser Verordnung aus. Bei einer negativen Bewertung nennt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung.

### *Geänderter Text*

2. Der Entwickler des Berechnungsinstruments muss bei einer Konformitätsbewertungsstelle die Bewertung der Konformität des Berechnungsinstruments mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 beantragen. Bei einer positiven Bewertung stellt die Konformitätsbewertungsstelle eine Bescheinigung über die Konformität des Berechnungsinstruments mit dieser Verordnung aus ***und gibt an, ob mit dem Instrument Berechnungen auf der Grundlage von Primärdaten unterstützt werden.*** Bei einer negativen Bewertung nennt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung.

## **Abänderung 86**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2 a (neu)**

### *Vorschlag der Kommission*

### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 87

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

5. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer offiziellen Website eine Liste aller gemäß den Absätzen 1 und 2 zertifizierten Berechnungsinstrumente.

#### *Geänderter Text*

5. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer offiziellen Website eine *leicht zugängliche* Liste aller gemäß den Absätzen 1 und 2 zertifizierten Berechnungsinstrumente *sowie einen Link zu den in Absatz 3 genannten Websites.*

## Abänderung 88

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Ausgabedaten gemäß Artikel 9 werden auf ihre Konformität mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 überprüft.

#### *Geänderter Text*

1. Die Ausgabedaten gemäß Artikel 9 werden auf ihre Konformität mit den Anforderungen der Artikel 4 bis 9 überprüft. *Die Überprüfung muss mindestens einmal jährlich im Einklang mit den in Artikel 13 Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakten vorgenommen werden. Die Überprüfung kann auch von der Konformitätsbewertungsstelle, einem anderen betroffenen Rechtsträger oder den Kunden verlangt werden.*

## Abänderung 89

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

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 Kommission<sup>66</sup>. Bei Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen kann die Überprüfung auf deren Ersuchen erfolgen.

---

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

*Geänderter Text*

2. Die *Anforderung einer jährlichen Überprüfung* gemäß Absatz 1 gilt für die in Artikel 2 genannten betroffenen Rechtsträger, ausgenommen Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen gemäß der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission<sup>66</sup>. Bei Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen kann die Überprüfung auf deren Ersuchen erfolgen.

---

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

## Abänderung 90

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Die in Artikel 14 genannte Konformitätsbewertungsstelle überprüft die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Methodentreue und Richtigkeit der von einem betroffenen Rechtsträger offengelegten Ausgabedaten.

*Geänderter Text*

1. Die in Artikel 14 genannte Konformitätsbewertungsstelle überprüft die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Methodentreue und Richtigkeit der von einem betroffenen Rechtsträger offengelegten Ausgabedaten. *Die Überprüfung erfolgt mindestens jährlich im Einklang mit den detaillierten Bestimmungen, die in den in Artikel 13 Absatz 9 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt sind.*

## Abänderung 91

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 2 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

b) die Quelle(n) der für die Berechnung verwendeten Eingabedaten;

#### *Geänderter Text*

b) die Quelle(n) der für die Berechnung verwendeten Eingabedaten ***und den Anteil der verwendeten Primärdaten***;

## Abänderung 92

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 2 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 93

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## **Abänderung 94**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 13 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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

## **Abänderung 95**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 13 – Absatz 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*4a. Weigert sich der Rechtsträger nach mindestens zwei Mitteilungen der*

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

## Abänderung 96

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 97

## **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Artikel 13 – Absatz 6**

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

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

### **Abänderung 98**

## **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Artikel 13 – Absatz 7**

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

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

### **Abänderung 99**

## **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Artikel 13 – Absatz 9**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

9. Die Kommission erlässt gemäß Artikel **16 delegierte Rechtsakte, in denen detaillierte** Vorschriften für die Überprüfung **des Ausgabedatums, den** entsprechenden Konformitätsnachweis **und die Sanktionsverfahren festgelegt werden.** Diese Vorschriften müssen Bestimmungen über die Belege gemäß Artikel 10 Absatz 5 und die Kommunikationsrechte im Zusammenhang mit der Verwendung von Primärdaten gemäß Artikel 10 Absatz 4 enthalten.

**Abänderung 100**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 14 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

2. Die Konformitätsbewertungsstelle muss von jedem Rechtsträger, der Überprüfungs- oder Zertifizierungstätigkeiten gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 beantragt, unabhängig sein.

*Geänderter Text*

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

## Abänderung 101

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absätze 4, 5 und **6 Artikel 5 Absatz 2a**, Artikel 9 Absatz 4, **Artikel 13 Absatz 9** und Artikel 15 Absatz 4 wird der Kommission ab dem [OP: bitte Datum einfügen – Inkrafttreten dieser Verordnung] für unbestimmte Zeit übertragen.

## Abänderung 102

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absätze 4, 5 und **6, Artikel 5 Absatz 2a**, Artikel 9 Absatz 4, **Artikel 13 Absatz 9** und Artikel 15 Absatz 4 kann jederzeit vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

## Abänderung 103

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absätze 4, 5 und 6, *Artikel 5 Absatz 2a*, Artikel 9 Absatz 4, *Artikel 13 Absatz 9* und Artikel 15 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von [zwei Monaten] nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

## Abänderung 104

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

Die Kommission bewertet diese Verordnung bis zum [OP: bitte Datum einfügen – **36 Monate**] nach dem Wirksamwerden der Verordnung] vor dem Hintergrund der mit ihr verfolgten Ziele und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen vor.

***Der in Absatz 1 genannte Bericht enthält Folgendes:***

- a) eine Bewertung der Auswirkungen auf die betroffenen Rechtsträger in Bezug auf den bürokratischen Aufwand, der durch die Durchführung dieser Verordnung entsteht;
- b) eine Bewertung der Auswirkungen der Durchführung und Anwendung dieser Verordnung vor dem Hintergrund der an Unterauftragnehmer vergebenen Tätigkeiten;
- c) eine Bewertung der Auswirkungen in Bezug auf die von den Mitgliedstaaten eingeführten administrativen, finanziellen oder operativen Anreize gemäß Artikel 5 Absatz 1b;
- d) eine Bewertung der Auswirkungen einer verbindlichen Verpflichtung zur Quantifizierung und Offenlegung der Treibhausgasemissionen im Einklang mit den Vorschriften dieser Verordnung, die für alle Rechtsträger gelten, die Verkehrsdienste organisieren und erbringen.

## Abänderung 105

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Sie gilt ab dem [OP: bitte Datum einfügen – **42** Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung].

#### *Geänderter Text*

2. Sie gilt ab dem [OP: bitte Datum einfügen – **24** Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung].

## Abänderung 106

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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

---