

ANLAGE

Vorblatt zum Frühwarndokument

Vorhaben:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten
KOM-Nr.:	COM(2023) 441 final
BR-Drucksache:	467/23
Federführendes Ressort/Aktenzeichen:	MWVATT, VII 40
Zielsetzung:	<p>Die EU erachtet einen harmonisierten methodischen Rahmen für die Erfassung von Emissionen aus Verkehrsdiensten als erforderlich.</p> <p>Die ISO hat im März 2023 die Norm ISO 14083:2023 als neuen Standard für die Berechnung, Berichterstattung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten veröffentlicht. Anschließend hat das CEN die Norm als gleichwertige europäische Norm EN ISO 14083:2023 umgesetzt.</p> <p>Es besteht eine geringe Akzeptanz der Erfassung von Treibhausgasemissionen - hauptsächlich bei KMU, die die überwiegende Mehrheit der auf dem EU-Verkehrsmarkt tätigen Rechtsträger ausmachen.</p> <p>Die vorliegende Initiative zielt darauf ab, die Hindernisse zu überwinden, die eine Harmonisierung der Messung und Berechnung von Treibhausgasemissionen verhindern, und deren Akzeptanz im Verkehrssektor zu erleichtern.</p>
Wesentlicher Inhalt:	Eine Berichterstattung über Treibhausgasemissionen wird nicht verbindlich vorgeschrieben. Die Verordnung soll Maßnahmen wie die Einführung von Treibhausgas-

Transparenzklauseln in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über die Treibhausgasemissionen eines bestimmten Personenverkehrsdienstes oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltfreundliche Beschaffungsverfahren und grüne Verkehrsprogramme unterstützen. Die Maßnahmen können im Rahmen separater, individueller Vereinbarungen umgesetzt werden, insbesondere im Verhältnis zwischen Behörden und Unternehmen sowie zwischen Unternehmen und anderen Unternehmen, müssen jedoch stets den in dieser Initiative festgelegten spezifischen Regeln für die Berechnung, Dokumentation und Kommunikation der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten entsprechen:

- Methodik: Einhaltung der o.g. ISO-Norm
- Eingabedaten und -quellen: sollte einheitlich sein; Primärdaten sind zu bevorzugen, aber nicht immer verfügbar; es sollte eine zentrale EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren entwickelt werden
- Anwendbarkeit: Pflicht zur Anwendung besteht nur, wenn ein Rechtsträger, der einen Verkehrsdienst erbringt oder organisiert, sich für die Anwendung entscheidet oder auf andere Weise verpflichtet ist, Daten über Treibhausgasemissionen für diesen Dienst zu berechnen und offenzulegen
- Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen und Transparenz: Harmonisierte Messgrößen für Emissionsausgabedaten; es müssen Belege über die durchgeführten Berechnungen erstellt und vorgehalten werden
- Unterstützung bei der Umsetzung: allgemeine Leitlinien, in denen den verschiedenen Interessenträgern bestimmte Teile der Initiative erläutert und nahegebracht werden
- Konformität: nur große Rechtsträger müssen sich der Überprüfung unterziehen, während KMU die Überprüfung freiwillig durchführen können
- Ergänzende Maßnahmen: die Verwendung externer/technischer Berechnungsinstrumente sollten unter der

	<p>Voraussetzung zulässig sein, dass diese offiziell zertifiziert sind</p>
<p>Vorläufige Einschätzung zur Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips (bei Bedenken: kurze Begründung):</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die EU erachtet einen harmonisierten methodischen Rahmen für die Erfassung von Emissionen aus Verkehrsdiensten als erforderlich. Nach erster Einschätzung, wird somit dem Subsidiaritätsprinzip entsprochen.
<p>Besonderes schleswig-holsteinisches Interesse?:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Um die Verkehrswende zu unterstützen, ist beabsichtigt, dass die NAH.SH für das Land mit den in Schleswig-Holstein tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Vereinbarungen verhandelt, in denen diese sich verpflichten, ihre Treibhausgasemissionen nach der in der Verordnung ausgewählten Norm ISO 14083:2023 standardisiert zu prüfen oder prüfen zu lassen. - Das Land wird in zukünftigen Verkehrsverträgen entsprechende Treibhausgas-Transparenzklauseln vorsehen. Bei der Vergabe von Fahrzeugbereitstellungsverträgen setzt das Land bereits seit längerer Zeit auf emissionsarme Fahrzeuge. <p>Kosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettokosten für den Unionshaushalt werden im Zeitraum 2025 bis 2027 um 0,6 Mio. EUR steigen, und 2028 bis 2050 werden zusätzliche Mittel in Höhe von 6,3 Mio. EUR benötigt - Stn. der NAH.SH: - Für die EVU wird es aufwendig und vor allem teuer werden, die für die Berechnung der Treibhausgasemissionen notwendigen Daten zu beschaffen und die standardisierte Prüfung vorzunehmen bzw. vornehmen zu lassen. Dies gilt insbesondere dann, wenn es sich bei ihnen um KMU handelt. Um die Verkehrswende zu unterstützen, ist es ein Anliegen des Landes, dass die Übernahme dieser Kosten in den o.g. Vereinbarungen geregelt wird, die von der NAH.SH für das Land mit den EVU verhandelt werden. Bei bis zu 20 Verkehrsverträgen im Land ist für die Berechnung, Dokumentation und

	<p>Kommunikation der Treibhausgasemissionen jährlich mit Kosten in Höhe von insgesamt ca. 400.000 EUR zu rechnen, diese sollten jedoch vom MEKUN getragen werden, da die Regionalisierungsmittel dafür nicht verwendet werden können.</p>
<p>Zeitplan für die Behandlung: a) Bundesrat b) Rat: c) ggf. Fachministerkonferenzen, etc.</p>	<p>Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrates am 04.10.2023 und Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Bundesrates am 05.10.2023</p>