

2024-08-20

## COUNTEMISSIONSEU

*Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.*

Zu der *CountEmissionEU Verordnung* der Europäischen Kommission nimmt der bdo wie folgt Stellung:

Der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Erfassung von Treibhausgasemissionen für Transportdienstleistungen (CountEmissionsEU) zielt darauf ab, die Transparenz bei der Emissionsberichterstattung im Verkehrssektor zu verbessern. Mit dieser Stellungnahme, möchten wir die wesentlichen Übereinstimmungen sowie einige Aspekte, die aus unserer Sicht noch weiterer Klärung bedürfen, hervorheben.

Wir begrüßen die im Vorschlag festgelegten Maßnahmen zur Schaffung eines einheitlichen Rahmens. Insbesondere die Anwendung der ISO 14083:2023-Norm, wie in Artikel 4, stellt einen bedeutenden Schritt hin zu einer zuverlässigen und transparenten Methodik dar. Die Verordnung schafft damit eine solide Grundlage für eine harmonisierte Berechnung der Emissionen aller Verkehrsträger und trägt somit zur Fairness im Wettbewerbsumfeld bei. Auch die Einführung von Kern-EU-Datenbanken für Emissionsfaktoren, wie in den Artikeln 6 und 8 beschrieben, ist ein positives Signal für die Verfügbarkeit verlässlicher Datenquellen.

Wir unterstützen die Entscheidung des Europäischen Parlamentes in der ersten Lesung, dass eine verpflichtende Anwendung dieser Verordnung nicht für alle Unternehmen gleichermaßen sinnvoll ist (policy option 4, Anlage 1). Insbesondere für Unternehmen, die nicht bereits durch andere EU-Verordnungen oder nationales Recht zur Offenlegung von Treibhausgasemissionen verpflichtet sind, sieht der 7. Erwägungsgrund einen flexiblen Ansatz vor. Dieser Ansatz ermöglicht es diesen Unternehmen, auf freiwilliger Basis an der Emissionsberichterstattung teilzunehmen, sofern sie dies wünschen oder vertraglich dazu verpflichtet sind. Diese freiwillige Teilnahme spiegelt die spezifischen Bedürfnisse und Kapazitäten von KMUs wider und schafft gleichzeitig die Möglichkeit, die Klimaziele der EU zu unterstützen.

Im Vorfeld dieser Entscheidung wurden mehrere politische Optionen geprüft, die von einer vollständigen obligatorischen Anwendung bis hin zu einem rein freiwilligen Ansatz reichten. Die letztlich gewählte Option 4 bietet eine ausgewogene Lösung, die es den Unternehmen ermöglicht, je nach ihrer Größe und ihren Ressourcen angemessen auf die neuen Anforderungen zu reagieren. Es ist uns besonders wichtig, dass diese Regelung für KMUs Flexibilität bietet und keine unverhältnismäßigen Belastungen schafft. Der bdo appelliert an die Entscheidungsträger, dass diese Freiwilligkeit gewahrt bleibt und den Erwägungsgrund 7 in einen verbindlichen Artikel der Verordnung zu überführen.

Trotz der positiven Aspekte möchten wir auf einige Punkte hinweisen, bei denen aus unserer Sicht weiterer Anpassungsbedarf besteht.

### **1. Verifizierung der Ausgabedaten**

Die im Artikel 12 des Vorschlags festgelegten Verifizierungsanforderungen, die eine jährliche Überprüfung durch Konformitätsbewertungsstellen vorsehen, könnten zu einem unverhältnismäßigen bürokratischen Aufwand führen. Wir stimmen zwar der Notwendigkeit einer Verifizierung zu, bitten jedoch um Klärung des Umfangs dieser Verifizierung, um sicherzustellen, dass keine zusätzlichen, unverhältnismäßigen Verifizierungsebenen für einzelne Operationen eingeführt werden.

### **2. Anwendungsbereich**

Der erweiterte Anwendungsbereich, wie in Artikel 2 und den Erwägungsgründen 6 und 8 beschrieben, umfasst nun Personen- und Güterverkehrsdienste, die außerhalb der EU beginnen oder enden, sowie Transporte, die in Drittstaaten starten oder enden, und Unternehmen die Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten berechnen. Während wir die Berücksichtigung von Drittstaaten begrüßen, fordern wir mehr Flexibilität für Hauptauftragnehmer bei der Nutzung von Primär- und Sekundärdaten. Des Weiteren wäre eine detailliertere Regelung bezüglich der Verantwortungsteilung bei der Vergabe von Subaufträgen wünschenswert.

### **3. Daten und Quellen**

Die in den Artikeln 6 und 8 beschriebenen Zeitpläne für die Einrichtung der EU-Datenbanken für Emissionsintensität und Emissionsfaktoren sind ein positiver Schritt. Wir bitten jedoch um eine schnelle und zuverlässige Einrichtung der Datenbanken sowie klare Richtlinien zur Verifizierung von Sekundärdaten, um Verzögerungen und Unsicherheiten zu vermeiden.

### **4. Kommunikation**

Artikel 10 erlaubt es den Entitäten, ihre Ausgabedaten entweder vor oder nach der Bereitstellung eines Transportdienstes offenzulegen. Wir begrüßen diese Flexibilität, möchten jedoch sicherstellen, dass klare Kommunikationsanforderungen festgelegt werden und vertrauliche geschäftliche Informationen ausreichend geschützt sind.

### **5. Methodologie zur Berechnung der GHG-Emissionen**

Der Vorschlag in Artikel 4, dass der Zugang zur ISO 14083:2023-Norm kostenlos sein muss, ist positiv. Dennoch sollte sichergestellt werden, dass KMUs bei der Umsetzung der Methodologie ausreichend Unterstützung erhalten und zusätzliche Komplexität vermieden wird. Eine regelmäßige Bewertung und mögliche Anpassungen des Standards, wie im Vorschlag vorgesehen, könnten zusätzliche Anforderungen für KMUs darstellen.

Abschließend möchten wir betonen, dass wir die Zielsetzung der Verordnung unterstützen und die bereits unternommenen Schritte zur Verbesserung der Transparenz im Verkehrssektor anerkennen. Dennoch halten wir es für wichtig, die genannten Punkte weiterhin zu adressieren, um sicherzustellen, dass die Verordnung sowohl den Anforderungen der Branche als auch den Umweltzielen gerecht wird.