

24.11.23**Beschluss**
des Bundesrates**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten****COM(2023) 441 final; Ratsdok. 11821/23**

Der Bundesrat hat in seiner 1038. Sitzung am 24. November 2023 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt das Grundanliegen des Verordnungsvorschlags, für Transparenz und Mindestanforderungen der Darstellung von Klimawirkungen im Kontext des Verbraucherschutzes bei Verkehrsdienstleistungen zu sorgen und einheitliche Standards bei der Emissionsberechnung zu schaffen.
2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass im Verordnungsentwurf klarer gefasst wird, wie sich die vorgeschlagene Verordnung zu anderen europäischen und internationalen Rechtsvorschriften mit Bezug zu Treibhausgasemissionen verhält und wie eine möglichst hohe Kompatibilität hergestellt wird, auch um das Risiko von Doppelerhebungen beziehungsweise gegebenenfalls einer doppelten Anrechnung von Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Bislang fehlen Klarstellungen und die Definition von Schnittstellen zu anderen bereits existierenden Berichtspflichten von Mitgliedstaaten oder Unternehmen für Treibhausgasemissionen. Hierzu gehören etwa die Erfassung von Daten zur Ermittlung der nationalen und europäischen Bilanzen in Umsetzung der Klimarahmenkonvention oder nationalen Klimaschutzgesetzen oder auch die Regeln zur Ermittlung von Emissionen von solchen Verkehrsträgern, die dem EU-EHS (EU-Emissionshandelssystem) unterfallen, wie zum Beispiel dem Luftverkehr. Auch das Verhältnis zu anderen EU-Vorschriften zur Berichter-

stattung von Unternehmen zu Umwelt-, Sozial- und Governanceaspekten auf Unternehmensebene oder zu den Taxonomie-Regelungen der EU bleiben unklar.

3. Die Bundesregierung wird gebeten, darauf zu dringen, dass die in der Begründung benannte Absicht, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMU) vor Bürokratie und Mehrkosten zu bewahren, konsequenter umgesetzt wird. Wichtig wäre hierbei, dass für KMU Möglichkeiten geschaffen werden, mit geringem Zeit- und Kostenaufwand eine verordnungskonforme Berichterstattung über Treibhausgasemissionen zu ermöglichen, um keine erheblichen Wettbewerbsnachteile gegenüber größeren Anbietern vergleichbarer Dienstleistungen zu erlangen. Entsprechende einfache und möglichst kostenfrei nutzbare Tools für KMU sollten seitens der EU oder der Mitgliedstaaten bereitgestellt werden. Um mögliche Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation von KMU frühzeitig zu erkennen und bei Bedarf gegensteuern zu können, sollte die Bundesregierung im Rechtssetzungsprozess auf eine Formulierung des Artikel 18 des Verordnungsvorschlags dringen, die festschreibt, dass bei der nach 5 Jahren vorgesehenen Evaluierung der Rechtsvorschrift auch die spezifischen Auswirkungen auf KMU (Anwendungshäufigkeit, Wettbewerbssituation, Beitrag zur Realisierung von Klimaschutzzielen et cetera) zu untersuchen sind. Zwar sollen KMU von der Verpflichtung ausgenommen werden, ihre berichteten Treibhausgasemissionen bei der „Konformitätsbewertungsstelle“ überprüfen zu lassen. Um im Wettbewerb bestehen zu können, sind sie jedoch gegebenenfalls darauf angewiesen, ihre Treibhausgasemissionen transparent zu machen und müssten die Anforderungen der Verordnung einhalten, selbst wenn sie sie nicht zwingend einer formalisierten Überprüfung unterwerfen müssten.
4. In der jüngst von der EU verabschiedeten Verordnung „ReFuelEU-Aviation“ (COM(2021) 561) ist vorgesehen, dass ein freiwilliges europäisches Umweltlabel für in der EU operierende Fluggesellschaften eingeführt wird, welches ebenfalls die Transparenz für Verbraucher bei den Treibhausgasemissionen erhöhen soll. Es sollte von der Bundesregierung daher im weiteren Verlauf des Rechtssetzungsverfahrens darauf geachtet werden, dass die von der EU in der Begründung geäußerte Absicht, dass die Vorgaben der EU so gefasst werden, dass es zu vergleichbaren Bewertungen kommt und keine Widersprüche zwischen den jeweils vorgegebenen Messgrößen zur Erfassung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr entstehen, eingehalten wird. Ebenso sollte darauf geachtet wer-

den, dass der hier vorliegende Verordnungsvorschlag keine impliziten Vorfestlegungen trifft zu den nach Artikel 14 der EU-EHS Richtlinie (Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten) bis 2028 zu entwickelnden Methoden für die Erfassung von klimaschädlichen Nicht-CO₂ Effekten im Luftverkehr.