**Europäisches Parlament**
2019-2024

*Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit*
*Ausschuss für Verkehr und Tourismus*

**2023/0266(COD)**

18.1.2024

# ÄNDERUNGSANTRÄGE 17 - 119

**Entwurf eines Berichts**
**Pascal Canfin, Barbara Thaler**
(PE757.207v01-00)

Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten

Vorschlag für eine Verordnung
(COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

**Änderungsantrag 17**
**Marian-Jean Marinescu**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**–**

*Vorschlag zur Ablehnung*

***Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten ab.***

Or. en

**Änderungsantrag 18**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (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***. | (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,*** Wachstum ***innerhalb der Grenzen, die der Planet verkraftet, angestrebt*** und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie ***gestärkt*** werden ***muss***. |

Or. en

**Änderungsantrag 19**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 geeignete Anreize für nachhaltigere Entscheidungen der Verkehrsnutzer zu schaffen und die geschäftlichen Entscheidungen der Rechtsträger, die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, zu beeinflussen. Zuverlässige und vergleichbare Daten über Treibhausgasemissionen sind die Grundvoraussetzung für die Schaffung dieser Anreize und damit für die Förderung von Verhaltensänderungen, damit sowohl Verbraucher als auch Unternehmen zu den Zielen des europäischen Grünen Deals[52]für den Verkehrssektor sowie den Zielen des Europäischen Klimagesetzes beitragen. | (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 $CO_2$-Fußabdruck bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu senken,*** geeignete Anreize für nachhaltigere Entscheidungen der Verkehrsnutzer zu schaffen und die geschäftlichen Entscheidungen der Rechtsträger, die Verkehrsdienste organisieren oder erbringen, zu beeinflussen. Zuverlässige und vergleichbare Daten über Treibhausgasemissionen sind die Grundvoraussetzung für die Schaffung dieser Anreize und damit für die Förderung ***der Senkung des CO2-Fußabdrucks bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und*** von Verhaltensänderungen, damit sowohl Verbraucher als auch Unternehmen zu den Zielen des europäischen Grünen Deals[52] für den Verkehrssektor sowie den Zielen des Europäischen Klimagesetzes beitragen. |
| [52] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final). | [52] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final). |

Or. en

**Änderungsantrag 20**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 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. | (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. ***Tatsächlich sehen sich KMU, die sich dafür entscheiden, ihre Treibhausgasemissionen zu erfassen, mit unverhältnismäßig höherem finanziellem und bürokratischem Aufwand konfrontiert.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 21**
**Aurélia Beigneux**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (4) Im Jahr 2011 nahm die Europäische Kommission das Weißbuch Verkehr[53]an, in dem sie eine Vision für die Zukunft des Verkehrssystems in der EU vorstellte und eine politische Agenda festlegte, um die künftigen Herausforderungen des Verkehrssektors zu bewältigen, wobei sie insbesondere die Notwendigkeit hervorhob, die Mobilität aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln | (4) Im Jahr 2011 nahm die Europäische Kommission das Weißbuch Verkehr[53] an, in dem sie eine Vision für die Zukunft des Verkehrssystems in der EU vorstellte und eine politische Agenda festlegte, um die künftigen Herausforderungen des Verkehrssektors zu bewältigen, wobei sie insbesondere die Notwendigkeit hervorhob, die Mobilität aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln |

| | |
|---|---|
| und den $CO_2$-Fußabdruck von Verkehr und Logistik erheblich zu verringern. | und den $CO_2$-Fußabdruck von Verkehr und Logistik erheblich zu verringern. ***Diese politische Agenda muss überarbeitet und geändert werden, um den wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Gesundheitskrise Rechnung zu tragen, die sich erheblich auf die Verkehrs- und Tourismusbranche ausgewirkt hat: In diesen Wirtschaftszweigen war kaum wieder der Stand vor der Gesundheitskrise hergestellt, als sie mit Beginn des Krieges in der Ukraine mit einem beispiellosen Anstieg der Energiepreise konfrontiert wurden, und zudem muss die Energiewende in diesen Bereichen nun selbst finanziert werden, damit die verbindlichen Dekarbonisierungsziele aus dem europäischen Grünen Deal erreicht werden.*** |
| [53] WEIßBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 144 endgültig). | [53] WEIßBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 144 endgültig). |

Or. fr

*Begründung*

*Es ist eindeutig, dass der Mobilitätsbedarf in der EU seit 2011 erheblich angestiegen ist und dass die neusten umwelttechnischen Anforderungen hinsichtlich der Dekarbonisierung die Regulierungslast für Verkehrsunternehmen noch erhöhen. Die im Weißbuch Verkehr vorgesehene politische Agenda muss aktualisiert werden, damit sie weiterhin den tatsächlichen aktuellen Problemen genügt, die seit mittlerweile drei Jahren in der Verkehrs- und Tourismusbranche bestehen.*

**Änderungsantrag 22**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (5) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität[54]vom Dezember | (5) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität[54] vom Dezember |

2020 wird auf Anreize verwiesen, die in allen Verkehrsträgern und auch verkehrsträgerübergreifend zur Wahl der nachhaltigsten Verkehrsmittel führen sollen. Diese Anreize umfassen die Schaffung eines europäischen Rahmens für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen auf der Grundlage weltweit anerkannter Normen, der dann dazu dienen könnte, Unternehmen und Endnutzern eine Schätzung des $CO_2$-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.

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 konkrete Beiträge für die Rolle des Verkehrssektors bei der Verwirklichung des im Unionsrecht festgelegten verbindlichen Ziels in der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegt sind, nämlich die Nettotreibhausgasemissionen der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken und bis spätestens 2050 gesamtwirtschaftliche Klimaneutralität zu erreichen***. 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 $CO_2$-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.

---

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

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

Or. en

**Änderungsantrag 23**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(5a) Die meisten mit Transport und Logistik verbundenen Treibhausgase werden während des Fahrzeugbetriebs, der Herstellung eines Energieträgers und der Fahrzeugherstellung emittiert.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 24**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 5 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(5b) Treibhausgasemissionen bei der Herstellung, Wartung und Entsorgung von Fahrzeugen tragen erheblich zu den gesamten Lebenszyklusemissionen eines Fahrzeugs bei.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 25**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 5 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(5c) Die Erfassung von Emissionen aus dem Bau und dem Abbau von Infrastrukturen zur Energieerzeugung im*** |

***Zusammenhang mit erneuerbaren Energieträgern wie Solarzellen, dem Bau von Wind- und Wasserkraftanlagen und der Erzeugung von Wind- und Wasserkraft ist erforderlich, um einen fairen Vergleich zwischen allen erneuerbaren Energieträgern zu ermöglichen.***

Or. en

**Änderungsantrag 26**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 5 d (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(5d) Die Hinzufügung des Beitrags der Emissionen aus dem Bau und dem Abbau von Infrastrukturen zur Erzeugung von Energie aus fossilen Brennstoffen, erneuerbaren Energieträgern oder Kernenergie ist für einen ganzheitlichen Vergleich aller verfügbaren Energieträger im Verkehrssektor von Bedeutung.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 27**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 5 e (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(5e) Daten über den Bau von Fahrzeugen sind von Fahrzeugherstellern, insbesondere wenn sie außerhalb der Union niedergelassen sind, nicht ohne Weiteres verfügbar. Dennoch ist dieses Cha-rak-te-ris-ti-kum*** |

***relevant, da es ermöglicht, das gesamte Spektrum der Emissionen im Zusammenhang mit einer Verkehrstätigkeit zu erfassen und gleichzeitig die Verlagerung von $CO_2$-Emissionen bei der Herstellung von Fahrzeugen anzugehen.***

Or. en

**Änderungsantrag 28**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 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. | (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. ***Die einzige Möglichkeit, diese Anforderungen zu erfüllen, besteht darin, eine Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus hinweg*** |

***zu verwenden.***

Or. en

**Änderungsantrag 29**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 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. | (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 ***öffentlichen Stellen,*** Unternehmen und ***sonstigen*** Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und die Treibhausgasemissionen dadurch verringert ***werden, insbesondere wenn Beschaffungen vollständig oder teilweise aus öffentlichen Mitteln getätigt*** werden. |

Or. en

**Änderungsantrag 30**
**Caroline Nagtegaal**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 ***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. | (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***, ***für die*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 31**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(6a) Die Kunden müssen in die Lage versetzt werden, fundierte Entscheidungen zu treffen. Daher sollten vor dem Erwerb einer Dienstleistung oder dem Abschluss eines Vertrags*** |

***zuverlässige Daten zu den voraussichtlichen Emissionen bei jedem Verkehrsdienst bereitgestellt werden, die auf früheren Ausgabedaten gleichwertiger Dienste beruhen. Dies ist für den Personenverkehr und Zustelldienste von grundlegender Bedeutung, aber auch für die logistischen Abläufe von Unternehmen bei ihren Bemühungen, ihren $CO_2$-Fußabdruck zu verringern. Dieses übergeordnete Ziel sollte im Hinblick auf die Sicherstellung eines reibungslosen Datenaustauschs über die gesamte Transportkette hinweg Vorrang haben, damit elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) zu einem nützlichen Instrument für den Güterverkehr werden und auf diese Weise unter anderem das Potenzial des kombinierten Verkehrs zur Emissionsminderung vollumfänglich ausgeschöpft werden kann. Der Zugang zu den Daten über die Endemissionen nach der Erbringung der Dienstes ist ebenfalls wünschenswert, insbesondere im Güterverkehrsbereich, damit die Emissionen der betroffenen Unternehmen genau erfasst werden können.***

Or. en

**Änderungsantrag 32**
**Pascal Canfin**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(6a) Um fördernd auf Verhaltensänderungen hin zu einer dekarbonisierten Mobilität hinzuwirken, sollten digitale Mobilitätsdienste, mit denen multimodales Reisen durch Beförderungsdienste, Fahrzeuge, Fahrräder, Vorrichtungen zur persönlichen Mobilität oder Gehen erleichtert werden soll, den Nutzern*** |

***Informationen über die Mengen an Treibhausgasen zur Verfügung stellen, die von dem/den Verkehrsträger(n) für jede vorgeschlagene Strecke emittiert werden. Bei diesen digitalen Diensten sollten die Streckenvorschläge mit den geringsten Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen hervorgehoben werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 33**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(6a) Damit Unternehmen, Kunden und Einzelpersonen die verschiedenen Verkehrsträger nach ihren jeweiligen Treibhausgasemissionen vergleichen können, sollte die Kommission bis 2028 eine Methode ausarbeiten, die es ermöglicht, die Emissionen von Treibhausgasen bei der Herstellung, Wartung und Entsorgung von Fahrzeugen einzubeziehen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 34**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 6 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(6b) Angesichts des Ausmaßes der Klimakrise und des enormen Potenzials des Verkehrssektors, zu ihrer Bewältigung beizutragen, sollten alle Rechtsträger, die*** |

***Verkehrsdienste im Gebiet der Union erbringen, letztlich verpflichtet werden, die Treibhausgasemissionen dieser Dienste zu berechnen und die Daten den Kunden und Endnutzern zur Verfügung zu stellen, um fundierte Entscheidungen zu erleichtern. Um den Rechtsträgern, die Verkehrsdienste erbringen, ausreichend Zeit für eine Anpassung einzuräumen, wird diese Verordnung stufenweise umgesetzt – zu Anfang erfolgt die Umsetzung auf freiwilliger Basis, nach einem Übergangszeitraum wird sie verpflichtend. Dies ist besonders wichtig, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und den Bedürfnissen von Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) gemäß der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission Rechnung zu tragen.***

Or. en

**Änderungsantrag 35**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte*** | ***entfällt*** |

***Beschaffungsverfahren.***

Or. en

**Änderungsantrag 36**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren. | (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren. ***Beim elektronischen Handel und bei Paketzustellungen könnte die Forderung erhoben werden, zusammen mit den aktuellen Informationen über den voraussichtlichen Liefertermin und den entsprechenden Preis die damit verbundenen Emissionen der einzelnen Optionen anzugeben.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 37**
**Pascal Canfin**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|

| | |
|---|---|
| (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren. | (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den ***Mitgliedstaaten, 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***, wobei die verpflichtende Offenlegung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in den nationalen Rechtsvorschriften vorgeschrieben wird,*** oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren. |

Or. en

**Änderungsantrag 38**
**Andreas Glück, Jan-Christoph Oetjen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren. | (7) Mit dieser Verordnung sollte ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen, die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden***, die Einrichtung eines Zertifizierungssystems für alternative Kraftstoffe*** oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren. |

Or. en

**Änderungsantrag 39**
**Aurélia Beigneux**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) ***Mit dieser*** Verordnung sollte ***ein Referenzrahmen zur Verfügung gestellt werden, der den Behörden und der Industrie weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung ermöglicht, beispielsweise die Festlegung von*** Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen***,*** die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren. | (7) ***Diese*** Verordnung sollte ***keine*** Transparenzklauseln für Treibhausgasemissionen in Verkehrsverträgen ***enthalten:*** Die Bereitstellung von Informationen über Treibhausgasemissionen einer Reise- oder Lieferoption für Fahr- und Fluggäste oder Kunden oder die Festlegung klimabezogener Kriterien für umweltorientierte Beschaffungsverfahren ***sollten nur erfolgen, wenn die Verkehrsunternehmen dies wünschen***. |

Or. fr

*Begründung*

*Die Bestimmungen dieser Verordnung dürfen nicht indirekt zu weiteren vertraglichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit Verkehrsverträgen führen: Der Verkehrsvertrag muss Angelegenheit des Verkehrsdienstes gegenüber seinem Kunden/Versender (bei Güterbeförderungen) oder seinen Fahr- bzw. Fluggästen (bei Personenbeförderungen) bleiben. Das Verkehrsunternehmen muss sein Geschäftsgebaren und seine Kommunikationspolitik gegenüber seinen Kunden frei bestimmen können.*

**Änderungsantrag 40**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) ***Trotz der Vorteile, die sich aus der erhöhten Transparenz in Bezug auf die*** | (8) ***Diese*** Verordnung sollte ***für alle*** Rechtsträger gelten, die ***Verkehrsdienste*** |

***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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind,*** Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union ***zu*** berechnen und ***offenzulegen***. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt.

***anbieten. Sie sollten*** Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im ***oder Durchfahrt durch das*** Hoheitsgebiet der Union berechnen und ***offenlegen***. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. ***Daher sollte diese Verordnung auch für in einem Drittland niedergelassene Rechtsträger gelten, die Verkehrsdienste im Hoheitsgebiet der Union erbringen.***

Or. en

**Änderungsantrag 41**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union | (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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union |

| | |
|---|---|
| zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. | zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. ***Künftige Entwicklungen und Überarbeitungen sollten darauf abzielen, die verbindliche Anwendung der Verordnung auszuweiten, wobei die Bedürfnisse und Grenzen von KMU zu berücksichtigen sind.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 42**
**Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. | (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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt ***und die von in Drittländern niedergelassenen Rechtsträgern betrieben werden, für die diese Verordnung daher ebenfalls gilt***. |

Or. en

*Begründung*

*Während der Anwendungsbereich des Vorschlags Ausgangs- oder Endpunkte in einem Drittland umfasst, ist unklar, ob Rechtsträger aus Drittländern Zugang haben und über die erforderlichen Mittel verfügen, um Informationen über Treibhausgasemissionsdaten erfolgreich zu berechnen und offenzulegen.*

**Änderungsantrag 43**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- ***oder*** Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. ***Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt.*** | (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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- ***und*** Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. |

Or. en

**Änderungsantrag 44**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. | (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 nichtlegislativer Regelungen dazu verpflichtet sind, Informationen über die Treibhausgasemissionen von Güter- oder Personenverkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt ***oder Unterwegshalt*** im Hoheitsgebiet der Union zu berechnen und offenzulegen. Dies umfasst folglich auch Dienste, deren Ausgangs- oder Zielort in einem Drittland liegt. |

Or. en

*Begründung*

*Durch die Aufnahme des Begriffs „Unterwegshalt“ soll ein ungleicher Wettbewerb zugunsten von Verkehrsunternehmen aus Drittländern oder eine Aussetzung fairer Wettbewerbsbedingungen unter Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit von EU-Verkehrsdiensten unterbunden werden.*

**Änderungsantrag 45**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(8a) Künftige Entwicklungen und Überarbeitungen dieser Verordnung sollten darauf abzielen, Luftschadstoffe in den Anwendungsbereich aufzunehmen. Schätzungen zufolge führte die Luftverschmutzung in der EU-28 im Jahr 2018 zu mehr als 300 000 vorzeitigen*** |

***Todesfällen[54a], während bestehende Krankheiten dadurch verschlimmert wurden und neue Krankheiten darauf zurückzuführen sind. Der Verkehrssektor trägt vor allem in städtischen Gebieten wesentlich zur Luftverschmutzung bei. Die Aufnahme von Luftschadstoffen in diese Verordnung würde dazu beitragen, Anreize für Verhaltensänderungen bei öffentlichen Stellen, Unternehmen und anderen Kunden dahingehend zu schaffen, dass sie die Schadstoffemissionen von Verkehrsdiensten senken, insbesondere wenn Beschaffungen vollständig oder teilweise aus öffentlichen Mitteln getätigt werden und vergleichbare und zuverlässige Daten eingeführt wurden und verwendet werden.***

---

***[54a] EUA, 2020. „Air Quality in Europe" (Luftqualität in Europa) – Bericht 2020.***

Or. en

**Änderungsantrag 46**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 9**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (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 | (9) Datenmittler, die beispielsweise multimodale digitale Mobilitätsdienste***, digitale Navigationsdienste und Dienste im Bereich der Reiseroutenplanung anbieten, können*** Informationen über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten ***möglicherweise*** nicht direkt berechnen, ***jedoch sollten sie*** Informationen über diese Emissionen offenlegen, die von einem betroffenen Rechtsträger oder einer sonstigen relevanten juristischen oder natürlichen Person bereitgestellt werden. Die Datenmittler sollten ***daher*** an die |

offengelegten Treibhausgasemissionsdaten gebunden sein, um die Vergleichbarkeit dieser Daten auf dem Markt zu gewährleisten.

einschlägigen Vorschriften über die Übermittlung und Transparenz der offengelegten Treibhausgasemissionsdaten gebunden sein, um die ***verkehrsträgerübergreifende*** Vergleichbarkeit dieser Daten auf dem Markt zu gewährleisten. ***Datenmittler sehen Dienste vor, bei denen Daten von verschiedenen betroffenen Rechtsträgern zusammengeführt werden, z. B. solche, die multimodale Reisen oder aus mehrere Etappen bestehende Reisen anbieten, sofern sie die ursprünglichen Daten in keiner Weise ändern und die Originaldaten bereits gemäß dieser Verordnung zertifiziert wurden.***

Or. en

**Änderungsantrag 47**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(9a) Damit ein wirklicher multimodaler Vergleich durch die Nutzer auf allen Ebenen, auch durch Fahrgäste, stattfinden kann, sollte die Verfügbarkeit von Daten über die tatsächlichen Emissionen der Pkw-Nutzung sichergestellt werden. Durch die Nutzung fahrzeuginterner Daten sollte zusammen mit digitalen Navigationsdiensten eine ausreichend genaue Bereitstellung solcher Informationen ermöglicht werden. Bei jeder Fahrt, die mit einem Navigations- oder Streckenplaner berechnet wird, sollten die voraussichtlichen Emissionen unter Berücksichtigung des Fahrzeugtyps angegeben werden, während in Bezug auf das Betanken oder Aufladen bei jeder Rechnung die Emissionen aus der Bereitstellung des Kraftstoffs bzw. des Stroms sowie die durchschnittlichen*** |

***Emissionen und die Emissionsintensität der Verwendung der betankten oder aufgeladenen Menge einzusehen sein sollten. Originalgerätehersteller (OEM) sollten nicht nur privaten Nutzern sowie KMU den erforderlichen kostenlosen Zugang zu fahrzeuginternen Daten für diese Zwecke ermöglichen und erleichtern, sondern auch potenziellen Kunden beim Verkauf ihrer Fahrzeuge eindeutige Informationen über die voraussichtliche durchschnittliche Emissionsintensität, aufgeschlüsselt nach Straßentyp, zur Verfügung stellen.***

Or. en

**Änderungsantrag 48**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (10) ***Diese Verordnung sollte nicht gelten, wenn die Berechnung und Offenlegung von Treibhausgasemissionen in aggregierter Form erfolgt. Dazu gehören Situationen, in denen sich die verpflichtende*** Offenlegung umweltbezogener Informationen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung und die Erstellung von Umweltgesamtrechnungen für statistische Zwecke aus anderen Unionsvorschriften ***ableitet***, z. B. den Vorschriften der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen[55]und der Verordnung über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen[56]***. Umgekehrt können*** auf der Grundlage dieser Verordnung erlangte Informationen zur Erstellung konsolidierter Emissionsberichte beitragen, die nach anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union erforderlich sind, sofern die jeweiligen Methoden und erhobenen Daten hinreichend kompatibel | (10) ***Die durch die Anwendung dieser Verordnung generierten Daten können mit zusätzlichen Informationen zum Zwecke der verpflichtenden*** Offenlegung umweltbezogener Informationen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung und die Erstellung von Umweltgesamtrechnungen für statistische Zwecke***, die sich*** aus anderen Unionsvorschriften, z. B. den Vorschriften der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen[55] und der Verordnung über europäische umweltökonomische Gesamtrechnungen[56]***, ableiten, aggregiert und kombiniert werden.*** Auf der Grundlage dieser Verordnung erlangte Informationen ***können*** zur Erstellung konsolidierter Emissionsberichte beitragen, die nach anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union erforderlich sind, sofern die jeweiligen Methoden und erhobenen Daten hinreichend kompatibel |

sind.

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

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

sind.

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

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

Or. en

**Änderungsantrag 49**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(10a) Diese Verordnung sollte mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS), einem Schlüsselelement der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD), sowie mit anderen geltenden EU-Rechtsvorschriften in Einklang gebracht werden, um wie auch immer geartete Unstimmigkeiten bei der Berichterstattung über Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes zu vermeiden. Alle Angaben, die auf der Grundlage von gemäß dieser Verordnung gemeldeten Ausgabedaten gemacht 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.***

Or. en

**Änderungsantrag 50**
**Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(10a) Diese Verordnung sollte mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS), einem Schlüsselelement der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD), sowie mit anderen geltenden EU-Rechtsvorschriften in Einklang gebracht werden, um wie auch immer geartete Unstimmigkeiten bei der Berichterstattung über Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes zu vermeiden. Alle Angaben, die auf der Grundlage von gemäß dieser Verordnung gemeldeten Ausgabedaten gemacht 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.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 51**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(10a) Es sollte eine auf dem gesamten Lebenszyklus basierende Bewertung in Betracht gezogen werden, in deren Rahmen Emissionen auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“ und Emissionen berücksichtigt werden, die während des Transports, des Baus der Infrastruktur, der Herstellung von Fahrzeugen, des Verbrauchs von sonstigen Materialien und Wasser und der Entsorgung am Ende der Nutzungsdauer freigesetzt werden. Im Rahmen des auf einen vollständigen Lebenszyklus bezogenen Ansatzes ist eine mögliche irreführende und unvollständige Darstellung der Emissionen von Verkehrsdiensten zu vermeiden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 52**
**Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(10a) Diese Verordnung sollte mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS), einem Schlüsselelement der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD), in Einklang gebracht werden, um Unstimmigkeiten bei der Berichterstattung über Treibhausgasemissionen eines*** |

***Verkehrsdienstes zu vermeiden.***

Or. en

*Begründung*

*Wenn die ESRS nicht mit CountEmissions EU harmonisiert wird, besteht die Gefahr, dass ein Flickenteppich an Berichterstattungsmethoden entsteht.*

**Änderungsantrag 53**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 11**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (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. | (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***, insbesondere für KMU,*** zu vermeiden und die Akzeptanz der Interessenträger zu gewährleisten, sollte die Methode außerdem den Erfordernissen des Verkehrsmarkts angemessen Rechnung tragen. |

Or. en

**Änderungsantrag 54**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 11**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (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. | (11) Eine geeignete Methode zur Berechnung der ***über den gesamten Lebenszyklus hinweg entstehenden*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 55**
**Aurélia Beigneux**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 12**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57]im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 wurde als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung gewählt. Die Analyse zeigte ***nämlich***, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf ***die*** Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm ***darstellt***. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die | (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57] 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, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf ***das Erreichen der*** Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm ***ist***. 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. | Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden. ***Bei diesem „Well-to-Wheel"-Ansatz erscheint es daher sehr kompliziert, die Emissionen im Zusammenhang mit dem Lebenszyklus der bei den Verkehrsvorgängen eingesetzten Energie, seit ihrer Gewinnung oder Umsetzung, zu bestimmen, ohne dabei Gefahr zu laufen, systematisch die Verkehrsunternehmen zu belasten, die diese Energie verwenden. Daher sollte der Anteil der Treibhausgasemissionen, der bei der Gewinnung von Energie für Fahrzeuge entsteht, d. h. vor ihrer Bereitstellung an Tankstellen und Ladesäulen, getrennt betrachtet werden.*** |
| [57] https://www.cencenelec.eu | [57] https://www.cencenelec.eu |

Or. fr

*Begründung*

*Bei diesem „Well-to-Wheel"-Ansatz sollte der Lebenszyklus der Energie oder der Kraftstoffe bei ihrer Gewinnung, bevor sie an Tankstellen oder Ladestationen verkauft werden, getrennt betrachtet werden: Die Verkehrsunternehmen sind nur Nutzer der Energie und können daher nicht für die Treibhausgasemissionen verantwortlich gemacht werden, die während des gesamten Gewinnungs- oder Umwandlungsprozesses vor der Verteilung über die Ladepunkte entstanden ist.*

**Änderungsantrag 56**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 12**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57]im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung | (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57] im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung |

der ISO-Norm 14083:2023 wurde als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung gewählt. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden.

[57] https://www.cencenelec.eu

der ISO-Norm 14083:2023 wurde als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung gewählt. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden. ***Diese Vorgehensweise lässt Emissionen, die bei der Herstellung, Wartung und Entsorgung von Fahrzeugen entstehen, außer Acht und ist daher unvollständig.***

[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

**Änderungsantrag 57**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 12**

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

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

[57] https://www.cencenelec.eu

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. ***Die Kommission sollte kostenlosen Zugang zur ISO-Norm gewähren.***

[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

**Änderungsantrag 58**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

(12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57]im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 wurde als Referenzmethode für die Berechnung der ***Treibhausgasemissionen*** von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung gewählt. Die Analyse zeigte nämlich, dass die ISO-Norm 14083:2023 die im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt. ***Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem*** die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen ***werden***.

*Geänderter Text*

(12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57] im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 wurde als Referenzmethode für die Berechnung der ***Well-to-Wheel-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. ***Bei der Quantifizierung der Emissionen werden*** die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen.

[57] https://www.cencenelec.eu

[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

**Änderungsantrag 59**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 12**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57]im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 ***wurde*** als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung ***gewählt. Die Analyse zeigte nämlich, dass die*** ISO-Norm 14083:2023 ***die im Hinblick auf*** die Ziele dieser Verordnung ***relevanteste und verhältnismäßigste Norm darstellt***. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgt auf der Grundlage des Ansatzes „Well-to-Wheel“, bei dem die Treibhausgasemissionen sowohl des Fahrzeugeinsatzes als auch der Energiebereitstellung für das Fahrzeug im Rahmen von Beförderungs- und Verkehrsknotenvorgängen einbezogen werden. | (12) Die vom Europäischen Komitee für Normung[57] im April 2023 veröffentlichte Norm EN ISO 14083:2023 zur Umsetzung der ISO-Norm 14083:2023 ***sollte*** als Referenzmethode für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten im Rahmen dieser Verordnung ***dienen. Die*** ISO-Norm 14083:2023 ***erfüllt*** die Ziele dieser Verordnung***, einschließlich einer raschen Einführung und Vergleichbarkeit der Daten***. 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. |

[57] https://www.cencenelec.eu

[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

**Änderungsantrag 60**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(12a) Die Kommission sollte 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 Verkehrsdienstleistungen zu ermöglichen, insbesondere was die Herstellung, Wartung und das Ende der Lebensdauer von Fahrzeugen, den Bau, die Instandhaltung und die Nutzung von Infrastruktur und die entsprechenden Klimaauswirkungen von Nicht-$CO_2$-Emissionen im Luftverkehr betrifft. Zu diesem Zweck sollte die Kommission bestehende Bemühungen wie die ISO-Norm 14067:2018 und die Produktkategorieregeln für Verkehrsdienste, die im Internationalen System für Umweltproduktdeklarationen (Environmental Product Declaration – EPD) festgelegt wurden, berücksichtigen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 61**
**Nicola Danti**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(12a) Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Komitee für Normung und den nationalen Normungsgremien der Mitgliedstaaten bestrebt sein, Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission im Verkehrssektor unentgeltlich Zugang zur ISO-*** |

***Norm 14083:2023 bzw. zu der gleichwertigen europäischen Norm EN ISO 14083 zu gewähren. Die Normen sollten sowohl in ihrer verbindlichen Fassung als auch in allen Amtssprachen der Union verfügbar sein, um diese Verordnung allen, die ihr unterliegen, leichter zugänglich zu machen.***

Or. en

**Änderungsantrag 62**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *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. ***Von Zeit zu Zeit*** sollte jedoch bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. Falls diese Bewertungen ***ergeben***, dass ein bestimmter Teil der Norm zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen gegenüber den Zielen dieser Verordnung oder anderer geltender Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den | (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 ***unterdessen*** 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 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 ***zu dem Schluss führen***, 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 |

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.

der Union führen könnte, ***insbesondere im Hinblick auf die gebührende Anpassung an das in der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegte verbindliche Ziel, die Nettotreibhausgasemissionen der Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken, und an das Ziel, die gesamte Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen,*** 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. ***Dabei sollte die Kommission andere einschlägige Rechtsvorschriften der Union, darunter die Richtlinie (EU) 2023/2413, die Verordnung (EU) 2015/757 und die Verordnung (EU) 2023/2405, einschließlich der darin enthaltenen Nicht-$CO_2$-Dimension, gebührend berücksichtigen.***

Or. en

**Änderungsantrag 63**
**Pascal Canfin**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *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. Von Zeit zu Zeit sollte jedoch bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 | (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 |

gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. Falls diese Bewertungen ergeben, dass ein bestimmter Teil der Norm zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen gegenüber den Zielen dieser Verordnung oder anderer geltender Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erwägen, das Europäische Komitee für Normung zu ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten, oder beschließen, den betreffenden Teil der Norm aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen.

EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. Falls diese Bewertungen ergeben, dass ein bestimmter Teil der Norm zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen gegenüber den Zielen dieser Verordnung oder anderer geltender Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erwägen, das Europäische Komitee für Normung zu ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten, oder beschließen, den betreffenden Teil der Norm aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen. ***Eine Änderung der Norm oder eines Teils davon, mit der ein offensichtliches Risiko der Unvereinbarkeit mit den Zielen dieser Verordnung und anderen geltenden 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 jedoch ausgeschlossen werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 64**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (13) Um zu vermeiden, dass es auf dem Markt bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von | (13) Um zu vermeiden, dass es auf dem Markt bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von |

| | |
|---|---|
| Verkehrsdiensten, insbesondere im Zusammenhang mit internationalen Verkehrsketten, zu Unstimmigkeiten kommt, sollte darauf geachtet werden, dass nicht von den ursprünglichen methodischen Entscheidungen der EN ISO-Norm 14083:2023 abgewichen wird. Von Zeit zu Zeit sollte jedoch bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. Falls diese Bewertungen ergeben, dass ein bestimmter Teil der Norm zu unangemessenen Ungleichgewichten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten in bestimmten Marktsegmenten oder zu Diskrepanzen gegenüber den Zielen dieser Verordnung oder anderer geltender Rechtsvorschriften der Union führen könnte, kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erwägen, das Europäische Komitee für Normung zu ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten, oder beschließen, den betreffenden Teil der Norm aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen. | Verkehrsdiensten, insbesondere im Zusammenhang mit internationalen Verkehrsketten, zu Unstimmigkeiten kommt, sollte darauf geachtet werden, dass nicht von den ursprünglichen methodischen Entscheidungen der EN ISO-Norm 14083:2023 abgewichen wird. Von Zeit zu Zeit sollte jedoch bewertet werden, ob die Norm EN ISO 14083:2023 gegebenenfalls aus Sicht der Unionspolitik angepasst werden muss; zudem sind künftige Änderungen dieser Norm zu bewerten, die vom Europäischen Komitee für Normung oder einer anderen zuständigen Stelle vorgenommen werden können. ***Besonders wichtig ist es, mögliche zusätzliche Elemente und Präzisierungen zu bewerten, um die positiven Umweltauswirkungen der Norm zu verstärken.*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 65**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(13a) Es sollte eine Methode zur Berechnung der Lebenszyklusemissionen im Zusammenhang mit dem Bau der vom Fahrzeug genutzten Infrastruktur sowie den Emissionen im Zusammenhang mit der Herstellung, der Wartung und dem Ende der Lebensdauer des Fahrzeugs entwickelt werden. Die Kommission kann internationale Normen wie die ISO-Norm 14067, die mit den internationalen Normen im Bereich der Lebenszyklusanalyse (Normen ISO 14040 und ISO 14044), den Produktkategoriereglen für Verkehrsdienste im Rahmen des Internationalen EPD-Systems oder den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) und den Methoden der Kommission zur Berechnung des Umweltfußabdrucks in Einklang stehen, berücksichtigen. Die Lebenszyklusmethode sollte im Wege eines delegierten Rechtsakts eingeführt werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 66**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(13a) Die Norm EN ISO 14083:2023 hat ihre Grenzen, insbesondere den Mangel, dass darin nicht die Treibhausgasemissionen des gesamten Lebenszyklus von Verkehrsdienstleistungen berücksichtigt werden. Bei künftigen Entwicklungen dieser Verordnung sollten die Möglichkeiten geprüft und die Annahme einer Referenzmethode angestrebt werden, bei der die*** |

***Treibhausgasemissionen des gesamten Lebenszyklus von Verkehrsdienstleistungen berücksichtigt werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 67**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(13a) Um Wettbewerbsnachteile für in Europa hergestellte Fahrzeuge und Materialien zu vermeiden, sollte die Kommission Emissionen aus der Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen einbeziehen. Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten das Europäische Komitee für Normung ersuchen, die Norm entsprechend zu überarbeiten, sobald die Methode entwickelt ist.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 68**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 14**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (14) Um zu vermeiden, dass auf dem Markt ungenaue Informationen ***zirkulieren***, kann es sich als notwendig erweisen, die Referenzmethode in Bezug auf die für Treibhausgasemissionen relevanten Parameter und Annahmen, die vor Erbringung eines Dienstes zur Berechnung der Emissionen verwendet | (14) Um zu vermeiden, dass auf dem Markt ungenaue Informationen ***verbreitet werden***, kann es sich als notwendig erweisen, die Referenzmethode in Bezug auf die für Treibhausgasemissionen relevanten Parameter und Annahmen, die vor Erbringung eines Dienstes zur Berechnung der Emissionen verwendet |

werden, zu präzisieren. Gleiches gilt für andere relevante technische Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Emissionen oder der Aggregierung von Datenelementen, falls die Verwendung dieser Parameter in der Methode nicht ausdrücklich klargestellt wird.

werden, zu präzisieren. Gleiches gilt ***für den Anteil der Primärdaten jeder verwendeten Art, gegebenenfalls aufgeschlüsselt nach Element der Verkehrskette, und*** für andere relevante technische Parameter im Zusammenhang mit der Zuordnung von Emissionen oder der Aggregierung von Datenelementen, falls die Verwendung dieser Parameter in der Methode nicht ausdrücklich klargestellt wird.

Or. en

**Änderungsantrag 69**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 15**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 ***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. | (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 ***Vorrang*** haben ***und gefördert werden***, um sicherzustellen, dass diese Daten nach und nach Eingang in die Berechnungsverfahren für Treibhausgasemissionen finden***, deren Verwendung fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung verbindlich werden sollte. Da es für kleine und mittlere Unternehmen möglicherweise*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 70**
**Mario Furore, Maria Angela Danzì**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 15**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 ***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. | (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 ***verbindlich vorgeschrieben werden***, 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***, sodass diese von der Verpflichtung ausgenommen werden sollten.***. Daher sollte die Verwendung von Sekundärdaten ***für KMU*** unter klaren Bedingungen erlaubt sein. |

Or. it

**Änderungsantrag 71**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 15**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 | (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.

führt zu den zuverlässigsten***, genauesten und differenziertesten*** Ergebnissen und sollte daher ***verbindlich*** in die Berechnungsverfahren für Treibhausgasemissionen ***einfließen***. An Primärdaten zu gelangen, könnte jedoch für ***KMU zunächst unmöglich*** sein. Daher sollte die Verwendung von Sekundärdaten ***durch KMU während eines Übergangszeitraums von 36 Monaten*** unter klaren Bedingungen erlaubt sein. ***Erstausrüster sollten KMU Zugang zu fahrzeuginternen Daten gewähren, die für diesen Zweck relevant sind.***

Or. en

**Änderungsantrag 72**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 15**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 ***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***.*** | (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 ***verbindlich*** in die Berechnungsverfahren für Treibhausgasemissionen ***einfließen***. An Primärdaten zu gelangen, könnte jedoch für ***KMU*** unmöglich oder mit übermäßigen Kosten verbunden sein. Daher sollte die Verwendung von Sekundärdaten unter klaren Bedingungen ***für KMU*** erlaubt sein |

Or. en

**Änderungsantrag 73**
**Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(15a) Vergibt ein Veranstalter von Verkehrsdiensten die Erbringung eines Verkehrsdienstes teilweise an einen Unterauftragnehmer, so sollten die Parteien entscheiden können, ob sie die Ausgabedaten des als Unterauftrag vergebenen Teils der Beförderung auf der Grundlage von Primär- oder Sekundärdaten berechnen, und zwar unabhängig von der Methode, die der Veranstalter von Verkehrsdiensten für die Berechnung seiner eigenen Ausgabedaten gewählt hat.*** |

Or. en

*Begründung*

*In Fällen, in denen Verkehrsdienste an Unterauftragnehmer vergeben werden, sollte der Hauptauftragnehmer in der Lage sein, bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes eine Kombination aus Primär- und Sekundärdaten von Unterauftragnehmern zu akzeptieren. Dies sollte unabhängig von der Methode erfolgen, die der Hauptauftragnehmer zur Meldung der Treibhausgasemissionen seiner eigenen Flotte gewählt hat. Der Hauptauftragnehmer sollte die Möglichkeit haben, die Werte bei der Berichterstattung zu addieren, unabhängig davon, wie die Werte berechnet wurden (d. h. auf der Grundlage von Primär- oder Sekundärdaten).*

**Änderungsantrag 74**
**Nicola Danti**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(15a) 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.***

Or. en

**Änderungsantrag 75**
**Pascal Canfin**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(15a) Um eine umfassendere Nutzung von Primärdaten zu fördern, sollte ein Mitgliedstaat dennoch vorsehen können, dass die Verwendung von Primärdaten für Beförderungsvorgänge in seinem Hoheitsgebiet durch Rechtsträger, deren Beschäftigtenzahl einen bestimmten im nationalen Recht festgelegten Schwellenwert überschreitet, vorgeschrieben ist, wenn der Verkehrsdienst in ihrem Hoheitsgebiet beginnt und endet.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 76**
**Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(15b) Wenn ein Veranstalter von Verkehrsdiensten, der die konkrete Erbringung eines Verkehrsdienstes ganz oder teilweise an Unterauftragnehmer vergibt und beschließt, die*** |

***Treibhausgasemissionsdaten des Unterauftragnehmers in seine Gesamtberechnung einzubeziehen, sollte er sich in Bezug auf die von dem/den Unterauftragnehmer(n) erbrachten Verkehrsdiensten auf Sekundärdaten stützen können. Es sollte Flexibilität eingeräumt werden, Sekundärdaten zu verwenden, die von einem oder mehreren Unterauftragnehmern bereitgestellt werden, auch wenn Primärdaten für die Berechnung der Treibhausgasemissionen verwendet werden, die sich aus den von anderen Unterauftragnehmern oder von der eigenen Flotte des Veranstalters des Verkehrsdienstes erbrachten Verkehrsdiensten ergeben.***

Or. en

*Begründung*

*In Fällen, in denen Verkehrsdienste an Unterauftragnehmer vergeben werden, sollte der Hauptauftragnehmer in der Lage sein, bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes eine Kombination aus Primär- und Sekundärdaten von Unterauftragnehmern zu akzeptieren. Dies sollte unabhängig von der Methode erfolgen, die der Hauptauftragnehmer zur Meldung der Treibhausgasemissionen seiner eigenen Flotte gewählt hat. Der Hauptauftragnehmer sollte die Möglichkeit haben, die Werte bei der Berichterstattung zu addieren, unabhängig davon, wie die Werte berechnet wurden (d. h. auf der Grundlage von Primär- oder Sekundärdaten).*

**Änderungsantrag 77**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 16**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 | (16) ***Gegebenenfalls können*** die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes anhand von Standardwerten oder modellierten Daten berechnet werden ***(im Folgenden „Sekundärdaten“)***. Die Verwendung von Standardwerten und modellierten Daten sollte jedoch genaue und zuverlässige Informationen über die |

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.

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. Der bevorzugte Datenbanktyp („peerreferenzierte Verkehrsleistungsdatenbank“) beruht auf regelmäßigen Primärdaten, die in einer Peer-Gruppe mit einer sektoralen und geografischen Differenzierung erhoben und in Emissionsintensitätsfaktoren überführt werden, die von KMU verwendet werden können. Datenbanken und Standardwerte, die im Vergleich zur Berichterstattung mit Primärdaten zu einer Unterbewertung der resultierenden Emissionen führen würden, gelten als bei der technischen Qualitätsprüfung durchgefallen. Die technischen Qualitätsprüfungen sollten regelmäßig wiederholt*** werden.

Or. en

**Änderungsantrag 78**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 17**

| *Vorschlag der Kommission* | *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*** | (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. ***Die Kommission sollte mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur bei der Einrichtung und Pflege der Datenbank den*** sektorspezifischen, nationalen und regionalen Besonderheiten dieser |

| | |
|---|---|
| Dritten ***betrieben*** werden, ***unter der Bedingung zulässig sein, dass sie*** einer technischen Qualitätsprüfung auf Unionsebene unterzogen werden. | Standardwerte in der gesamten Union ***so genau wie möglich Rechnung tragen. Die Datenbank sollte gesonderte Tabellen für jeden Verkehrsträger enthalten.*** Dritten ***sollte die Möglichkeit eingeräumt*** werden, ***einen Beitrag zur Datenbank zu leisten, sofern die von ihnen bereitgestellten Daten*** einer technischen Qualitätsprüfung auf Unionsebene unterzogen werden. ***Beiträge Dritter können insbesondere bei der Verbesserung der Genauigkeit der Werte im Hinblick auf sektorale, nationale und regionale Besonderheiten nützlich sein.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 79**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 17**

| *Vorschlag der Kommission* | *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. | (17) Folglich sollte eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität eingerichtet werden, ***die nach Verkehrsträgern differenziert ist und der Aufschlüsselung nach verschiedenen Energieträgern und Fahrzeugen Rechnung trägt,*** um die Vergleichbarkeit der bei der Anwendung 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 ***für eine Übergangszeit*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 80**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 17**

| *Vorschlag der Kommission* | *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. | (17) Folglich sollte eine EU-Basisdatenbank mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität ***je Verkehrsträger*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 81**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 18**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (18) Bei der Festlegung der Treibhausgasemissionsintensität eines Verkehrsdienstes sind Treibhausgasemissionsfaktoren für Verkehrsenergieträger erforderlich, um zu Schätzwerten für die Treibhausgasemissionen zu gelangen, die die nach dem Well-to-Wheel-Ansatz verbrauchte Energiemenge widerspiegeln. Um die Vergleichbarkeit und Qualität der Eingabedaten zu gewährleisten, sollte daher eine zentrale EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren von Energieträgern eingerichtet werden. | (18) Bei der Festlegung der Treibhausgasemissionsintensität eines Verkehrsdienstes sind Treibhausgasemissionsfaktoren für Verkehrsenergieträger erforderlich, um zu Schätzwerten für die Treibhausgasemissionen zu gelangen, die die nach dem Well-to-Wheel-Ansatz verbrauchte Energiemenge widerspiegeln. Um die Vergleichbarkeit und Qualität der Eingabedaten zu gewährleisten, sollte daher eine zentrale EU-Datenbank für Treibhausgasemissionsfaktoren von Energieträgern eingerichtet werden. ***Angesichts der positiven Auswirkungen des Einsatzes emissionsfreier Technologien und der Notwendigkeit, kurzfristig Anreize für diese zu schaffen, sollte der Treibhausgasemissionsfaktor von Elektrizität auf Null gesetzt werden. Die Kommission könnte die Möglichkeit in Betracht ziehen, den tatsächlichen Treibhausgasemissionsfaktor von Strom zu einem späteren Zeitpunkt bei der Überarbeitung oder Ersetzung der Norm EN ISO 14083:2023 zu berücksichtigen und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Primär- oder Sekundärwerte der Treibhausgasfaktoren verschiedener Kraftstoffe ihre tatsächlichen Emissionen genau widerspiegeln.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 82**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**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 standortbezogener Ansatz gefördert werden, der auf aktuellen und genauen Werten für die Emissionsintensität für die einzelnen Mitgliedstaaten basiert. Darüber hinaus ist ein marktbasierter Ansatz wünschenswert, sofern eine ordnungsgemäße Rückverfolgbarkeit durch einen akkreditierbaren Vertrag mit Herkunftsnachweisen gewährleistet ist. Die mit dieser Verordnung eingerichteten Datenbanken sollten Zahlen verwenden, die auf einem standortbezogenen Ansatz beruhen.***

Or. en

**Änderungsantrag 83**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (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 | (19) Die Entwicklung und Pflege der ***mit dieser Verordnung eingerichteten EU-Datenbanken*** 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. |

von diesen unterstützt werden.

Or. en

**Änderungsantrag 84**
**Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (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. | (19) Die Entwicklung und Pflege der EU-Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren sowie die technische Qualitätsprüfung ***von*** Datenbanken und ***Datensätzen*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 85**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Die Entwicklung und Pflege der EU-Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und | (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. | standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren sowie die technische Qualitätsprüfung ***von*** Datenbanken und ***Datensätzen*** 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. |

Or. en

**Änderungsantrag 86**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (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 | (19) Die Entwicklung und Pflege der EU-Datenbanken mit Standardwerten für die Treibhausgasemissionsintensität und standardisierten Treibhausgasemissionsfaktoren sowie die technische Qualitätsprüfung ***der*** von Dritten ***bereitgestellten Daten*** 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. |

von diesen unterstützt werden.

Or. en

**Änderungsantrag 87**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(19a) Bei der Entwicklung der Datenbanken achten die Kommission und die Europäische Umweltagentur besonders darauf, dass die Standardwerte für gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger sorgen müssen, wobei die Einschränkungen der in Artikel 4 Absatz 1 genannten Norm zu berücksichtigen sind und sicherzustellen ist, dass die Werte und ihre Korrelationen mit den übergeordneten Zielen des Europäischen Klimagesetzes in Einklang stehen. Sie sollten mögliche Verzerrungen potenzieller Standardwerte beseitigen, die für bestimmte Verkehrsträger ungleich vorteilhaft sein könnten, und sie sollten den Unterschieden innerhalb der Fahrzeugflotten, darunter solche, die viele verschiedene Fahrzeuge umfassen, Rechnung tragen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 88**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(20) Modellierte Daten können verwendet werden, wenn sie auf einem Modell beruhen, das im Einklang mit der*** | ***entfällt*** |

***Referenzmethode und gegebenenfalls anderen Bestimmungen über die Verwendung von Sekundärdaten und Berechnungsinstrumenten gemäß dieser Verordnung erstellt wurde.***

Or. en

**Änderungsantrag 89**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 21**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (21) Nach der Verordnung (EU) 2015/757[58]und der Richtlinie 2003/87/EG[59]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[60]***und*** der Verordnung (EU) 2019/631[61], ergeben. | (21) Nach der Verordnung (EU) 2015/757[58] und der Richtlinie 2003/87/EG[59] müssen die CO2-Emissionen von Schiffen bzw. Luftfahrzeugen erfasst, berechnet und jährlich übermittelt werden. Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Richtlinie 2003/87/EG können bis zu einem gewissen Grad die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ergänzen, insbesondere in Bezug auf die Erzeugung von Daten über den Kraft- bzw. Brennstoffverbrauch, die als Input für die Quantifizierung der Emissionen von Verkehrsdiensten dienen. Eingabedaten zu den von Verkehrsdiensten verursachten Treibhausgasemissionen können sich auch aus der Umsetzung anderer Rechtsrahmen, z. B. der Verordnung (EU) 2019/1242[60]***,*** der Verordnung (EU) 2019/631[61] ***oder der Verordnung (EU) 2023/2405***, ergeben. |
| [58] Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55). | [58] Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55). |

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

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

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

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

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

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

Or. en

**Änderungsantrag 90**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *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 | (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. | und dem Datenempfänger ein genaues Verständnis dieser Kommunikation ermöglichen. ***In diesem Sinne sollte man bei dieser Verordnung für die Bestimmung der Entfernungen, insbesondere im Hinblick auf die Ermittlung der Emissionsintensität, nur die Option Großkreisentfernung in der Norm ISO 14083 verwenden, damit die Vergleichbarkeit zu verbessert und der Verwaltungsaufwand verringert wird, außer in Fällen, in denen sowohl im Zähler als auch im Nenner genaue Primärdaten zur tatsächlichen Entfernung verwendet werden können, beispielsweise im Eisenbahnsektor.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 91**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *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. | (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. ***Es sollte klargestellt werden, dass die betreffenden Einrichtungen nicht in der Lage sein sollten, die Menge der Treibhausgasemissionen bei den Ausgabedaten durch die Verwendung von $CO_2$-Entnahmeeinheiten zu verringern.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 92**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(22 a) Um Grünfärberei zu vermeiden, ist es wichtig, für eine Harmonisierung nicht nur bei der Berechnungsmethode, sondern auch bei der Darstellung der Ausgabedaten zu sorgen. Nur die verifizierten Emissions- und Emissionsintensitätswerte sind objektiv vergleichbar. Diese Ausgabedaten sollten klar dargestellt werden und dürfen keinen Kategorisierungen wie Farbkodierungs- oder Einstufungssystemen unterliegen, die jeweils individuell ausgelegt werden können. Darüber hinaus ist es von wesentlicher Bedeutung, dass jede von einer betreffenden Einrichtung angebotene Verkehrsdienstleistung und ihre gesamte Fahrzeugflotte berücksichtigt werden, und nicht nur die Fahrzeuge mit der geringsten Treibhausgasemissionsintensität, da eine solche teilweise Offenlegung auch der Grünfärberei dienen kann. In den Informationen, die Nutzern und potenziellen Kunden zur Verfügung gestellt werden, sollte der Anteil der Primärdaten, eindeutig angegeben werden, damit ihre Anwendung belohnt wird.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 93**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(22 a) Um umweltgerechte*** |

***Verhaltensentscheidungen zu fördern, sollte die Kommission ein kostenloses Portal einrichten, auf dem die Nutzer die von Einrichtungen gemäß dieser Verordnung bereitgestellten Ausgabedaten prüfen können. Das Portal sollte es den Nutzern ermöglichen, die $CO_2$-Bilanz verschiedener Verkehrsdienstleister an geografisch festgelegten Standorten leicht zu ermitteln und zu vergleichen und den Anteil der mit emissionsfreien Fahrzeugen erbrachten Verkehrsdienste zu sehen. Das Portal sollte Abfragen und das Herunterladen von Informationen ermöglichen, um beispielsweise die Forschung Recherchen im Bereich der Verkehrsdienstleistungen in der EU zu unterstützen.***

Or. en

**Änderungsantrag 94**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(22 b) Farbkodierte Kommunikationssysteme helfen den Bürgern, insbesondere denjenigen mit begrenztem Wissen über das betreffende Thema, Emissionsdaten zu verstehen und somit die Emissionen und Umweltfreundlichkeit verschiedener Dienstleister miteinander zu vergleichen. Daher sollte im Wege eines delegierten Rechtsakts ein farbkodiertes Kommunikationssystem für die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 95**

**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 23**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (23) Alle aufgeschlüsselten Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, die für gewerbliche oder regulatorische Zwecke im Einklang mit dem Anwendungsbereich dieser Verordnung an Dritte weitergegeben werden, sollten stets deutlich erkennbar Ausgabedaten enthalten, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Vorschriften für die Berechnung von Treibhausgasemissionen erstellt wurden***. Gegebenenfalls können zusätzliche Datenelemente hinzugefügt werden, die anderen als den in dieser Verordnung festgelegten Zwecken dienen***. | (23) Alle aufgeschlüsselten Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes, ***darunter solche,*** die für gewerbliche oder regulatorische Zwecke im Einklang mit dem Anwendungsbereich dieser Verordnung an Dritte weitergegeben werden, sollten stets deutlich erkennbar Ausgabedaten enthalten, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Vorschriften für die Berechnung von Treibhausgasemissionen erstellt wurden***, einschließlich Angaben über die verwendete Methode, die zugrundeliegenden Annahmen und den Anteil der jeweiligen Verwendung von Primärdaten aller Art, gegebenenfalls aufgeschlüsselt nach Transportabschnitten und mit Anreizen für Unternehmen, sich einen qualitativen komparativen Vorteil mit detaillierteren Inputs und folglich auch mit besseren Ausgabedaten in Bezug auf ihre Emissionen zu verschaffen***. |

Or. en

**Änderungsantrag 96**
**Nicola Danti**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(23 a) Die Offenlegung von Informationen über Treibhausgasemissionen vor der Erbringung eines Verkehrsdienstes ist von wesentlicher Bedeutung, um eine fundierte Entscheidungsfindung der*** |

***Bürger zu fördern. Informationen über Treibhausgasemissionen können jedoch in hinreichend begründeten Fällen nach Erbringung des Verkehrsdienstes offengelegt werden, insbesondere dann, wenn die Kommunikation zwischen Unternehmen ein höheres Maß an Detailliertheit der Informationen erfordert, vor allem im Zusammenhang mit Logistikketten und Vertragsverhältnissen mit Unterauftragnehmern.***

Or. en

**Änderungsantrag 97**
**Pascal Canfin**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(23 a) Mit der Veröffentlichung von Informationen über die Emissionen von Verkehrsdiensten versetzt man die Kunden und die Bürger in die Lage, fundierte Entscheidungen zu treffen, und beeinflussen die Geschäftsentscheidungen der Rechtsträger, die diese Dienste auf dem Markt organisieren und erbringen. Daher sollten Informationen über Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit einer bestimmten Verkehrsdienstleistung von den entsprechenden Einrichtungen, wann immer möglich, vor der Erbringung der Verkehrsdienstleistung offengelegt werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 98**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 25**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (25) Sofern keine gesonderten Vereinbarungen gelten, sollte ein Datenmittler, der von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen relevanten juristischen oder natürlichen Person Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt und diese auf dem Markt offenlegt, nicht haftbar gemacht werden, wenn diese Informationen gegen eine der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen in Bezug auf die Berechnung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sowie die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten verstoßen. Der Datenmittler sollte jedoch Anstrengungen unternehmen, um zu verhindern, dass ungenaue oder falsche Informationen weitergegeben werden, und die Vorschriften in Bezug auf die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen, die Kommunikation und die Transparenz einhalten. Darüber hinaus sollte der Datenmittler die Quelle der Informationen angeben, um die Identifizierung des jeweiligen Informationsanbieters zu ermöglichen. | (25) Sofern keine gesonderten Vereinbarungen gelten, sollte ein Datenmittler, der von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen relevanten juristischen oder natürlichen Person Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt und diese auf dem Markt offenlegt, nicht haftbar gemacht werden, wenn diese Informationen gegen eine der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen in Bezug auf die Berechnung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sowie die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten verstoßen. Der Datenmittler sollte jedoch ***dafür verantwortlich sein, dass solche obligatorischen Informationen sichtbar angegeben werden, und gleichzeitig*** Anstrengungen unternehmen, um zu verhindern, dass ungenaue oder falsche Informationen weitergegeben werden***, damit es nicht zu einer eine Verzerrung einer emissionsbasierten Entscheidung der Verbraucher kommt***, und die Vorschriften in Bezug auf die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen, die Kommunikation und die Transparenz einhalten. Darüber hinaus sollte der Datenmittler die Quelle der Informationen angeben, um die Identifizierung des jeweiligen Informationsanbieters zu ermöglichen. |

Or. en

**Änderungsantrag 99**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 25**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (25) ***Sofern keine gesonderten Vereinbarungen gelten, sollte*** ein Datenmittler, der von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen relevanten juristischen oder natürlichen Person Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt ***und diese*** auf dem Markt ***offenlegt, nicht haftbar gemacht werden, wenn diese Informationen gegen eine der in dieser Verordnung festgelegten*** Anforderungen in Bezug auf die Berechnung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sowie die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten ***verstoßen***. Der Datenmittler sollte ***jedoch*** Anstrengungen unternehmen, um zu verhindern, dass ungenaue oder falsche Informationen weitergegeben werden, und die Vorschriften in Bezug auf die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen, die Kommunikation und die Transparenz einhalten. Darüber hinaus sollte der Datenmittler die Quelle der Informationen angeben, um die Identifizierung des jeweiligen Informationsanbieters zu ermöglichen. | (25) Ein Datenmittler, der von einem betroffenen Rechtsträger oder einer anderen relevanten juristischen oder natürlichen Person Informationen über die Treibhausgasemissionen eines Verkehrsdienstes erhebt***, sollte*** auf dem Markt ***nur Daten offenlegen, die die*** Anforderungen in Bezug auf die Berechnung und Überprüfung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten sowie die Zertifizierung von Berechnungsinstrumenten ***erfüllen***. Der Datenmittler sollte Anstrengungen unternehmen, um zu verhindern, dass ungenaue oder falsche Informationen weitergegeben werden, und die Vorschriften in Bezug auf die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen, die Kommunikation und die Transparenz einhalten. Darüber hinaus sollte der Datenmittler die Quelle der Informationen angeben, um die Identifizierung des jeweiligen Informationsanbieters zu ermöglichen. ***Die Daten sollten kostenlos öffentlich zugänglich sein.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 100**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 25 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(25 a) Um sicherzustellen, dass die Kunden sich der erwarteten Emissionen eines Verkehrsdienstes sowie der verfügbaren Alternativen in vollem Umfang bewusst sind, um eine sachkundige Entscheidung zu treffen, insbesondere im Falle der*** |

***Personenbeförderung und der Paketzustellung, sollten die geschätzten Emissionen auf der Grundlage zuvor berechneter Daten für gleichwertige Dienste vom Verkehrsdienstleister sowie von Vermittlern wie Verkäufern oder Suchmaschinen, digitalen Navigations- und Reiseroutenplanungsdiensten und Tankstellen oder Ladestationen vor dem Kauf der Verkehrsdienstleistung oder dem Vertragsabschluss angemessen angezeigt werden. Diese Daten sollten automatisch offengelegt und an Partner in der Logistik- und Transportkette weitergegeben werden, insbesondere auch an Anbieter von Datenvermittlungsdiensten, die in den Anwendungsbereich der [Verordnung über multimodale digitale Mobilitätsdienste] fallen. Die Datenmittler sollten verpflichtet werden, die Informationen sichtbar jedem Suchergebnis hinzuzufügen und die Rangfolge der Emissionen als Standardsortierungsoption aufzunehmen, wobei zunächst die umweltfreundlichste Option angezeigt werden soll, sowie ein einfach zu verstehender Vergleich zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, einschließlich der Nutzung von Privatfahrzeugen und gegebenenfalls Fahrradoptionen. Die Akteure des elektronischen Handels sollten neben den derzeit verfügbaren geschätzten Termin- und Kostenangaben auch die mit den verschiedenen Paketzustelloptionen verbundenen Emissionen angeben. Die Ausgabedaten in Bezug auf die tatsächlichen Emissionen des Verkehrsdienstes sollten auch der Erbringung des Dienstes weiterhin zur Verfügung stehen.***

Or. en

**Änderungsantrag 101**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 25 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(25 b) Der Frachtverkehr per Rad wird in der Logistik zunehmend als effizienter und nahezu emissionsfreier Verkehrsträger für die Abhol- und Zustelldienste auf der letzten Meile genutzt, insbesondere im städtischen Raum und bei anderen kurzen Entfernungen. Darüber hinaus nehmen auch Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung wie Fahrradvermietung und Systeme der gemeinsamen Nutzung von Fahrrädern zu. Logistikunternehmen für die Frachtbeförderung per Rad, bei denen es sich größtenteils um KMU handelt, sind ebenfalls bereit und sind bestrebt, ihre Emissionen anzugeben, die nach Möglichkeit als Referenzwert zusammen mit alternativen Verkehrsträgern für ähnliche Dienstleistungen herangezogen werden sollten. Dienste der gemeinsamen Nutzung von Fahrrädern und die entsprechenden Emissionsdaten, die von den jeweiligen Einrichtungen bereitgestellt werden, sollten standardmäßig neben den Diensten anderer Verkehrsträger in die Routenplaner und Navigationssysteme integriert werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 102**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 26**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (26) Externe Berechnungsinstrumente, die auf dem Markt für die breitere | (26) Externe Berechnungsinstrumente, die auf dem Markt für die breitere |

gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten.

gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten. ***In der Zertifizierung sollte angegeben werden, ob das Berechnungsinstrument eine Berechnung auf der Grundlage von Primärdaten unterstützt. Um ein gemeinsames und leicht vergleichbares Instrument zu schaffen und den administrativen und finanziellen Aufwand für Einrichtungen, die ihre Emissionen berechnen möchten, zu verringern, sollte die Kommission außerdem ein öffentlich zugängliches und kostenfreies Berechnungsinstrument entwickeln.***

Or. en

**Änderungsantrag 103**
**Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini**

**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 Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der | (26) Externe Berechnungsinstrumente, die auf dem Markt für die breitere gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der |

| | |
|---|---|
| Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten. | Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten. ***Um gleiche Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf KMU zu schaffen und die Ausgabedaten leichter vergleichbar zu machen, sollte die Kommission ein regelkonformes Berechnungsinstrument entwickeln und der Öffentlichkeit kostenlos zur Verfügung stellen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Um die Anwendung dieses Konzepts einer freiwilligen Bilanzierung zu fördern, stellt die Kommission, nachdem sie ausreichendes Fachwissen bei der Einrichtung der zentralen Basisdatenbanken gesammelt hat, ein Berechnungsinstrument gemäß dieser Verordnung öffentlich zur Verfügung.*

**Änderungsantrag 104**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**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 Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten. | (26) Externe Berechnungsinstrumente, die auf dem Markt für die breitere gewerbliche und nichtgewerbliche Nutzung bereitgestellt werden, können die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten erleichtern und damit deren Einführung durch eine größere Gruppe von Interessenträgern unterstützen. Diese Instrumente sollten zertifiziert werden, um zu gewährleisten, dass sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der gemeinsamen Referenzmethode und eines geeigneten Satzes von Eingabedaten. ***Sie sollten an die Anforderungen der Referenzmethode angepasst werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 105**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(26 a) Um ein gemeinsames und leicht vergleichbares Verfahren einzuführen und den administrativen und finanziellen Aufwand für Einrichtungen, die ihre Emissionen berechnen möchten, zu verringern, sollte die Kommission ein öffentliches und kostenfreies Berechnungsinstrument entwickeln, bei dem man Zugang zu den Ausgabedaten hat. Während der Entwicklungsphase wird eine öffentliche Konsultation unter Einbeziehung der betroffenen Interessenträger sowie der Organisationen der Zivilgesellschaft, die insbesondere im Bereich des Klimaschutzes tätig sind, sichergestellt.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 106**
**Nicola Danti**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(26 a) Um die Umsetzung dieser Verordnung für KMU zu erleichtern, die Komplexität der Berechnung zu begrenzen und den administrativen und finanziellen Aufwand für KMU zu verringern, sollte die Kommission unter Berücksichtigung bestehender Verfahren wie dem Instrument der US-Umweltschutzbehörde für die vereinfachte Berechnung von Treibhausgasemissionen[62a] ein*** |

***vereinfachtes Berechnungsinstrument zur Erstellung von Ausgabedaten entwickeln, das als „CountGHG4SMEs“ bezeichnet wird.***

---

***62a***

***https://www.epa.gov/climateleadership/simplified-ghg-emissions-calculator***

Or. en

**Änderungsantrag 107**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 26 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(26 b) „CountGHG4SMEs“ sollte aus elektronischen Excel-Tabellen mit begleitenden Leitfäden für jeden einzelnen Schritt bestehen. Ein Leitfaden sollte Folgendes enthalten: einen Überblick über das Protokoll mit Informationen über den Wirtschaftszweig sowie die entsprechenden Quellen und Verfahren, ein oder mehrere Ansätze für die Bestimmung von $CO_2$- und anderen Treibhausgasemissionen, Leitlinien für die Erhebung von Tätigkeitsdaten und die Auswahl geeigneter Emissionsfaktoren, sowie voraussichtliche Emissionsquellen und deren Wirkungsbereiche (im jeweiligen Wirtschaftszweig).*** |

Or. en

**Änderungsantrag 108**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 26 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(26 c) Die Kommission sollte „CountGHG4SMEs“ den KMU kostenlos zur Verfügung stellen, es benutzerfreundlich gestalten und auf einer eigens dafür vorgesehenen EU-Plattform zugänglich machen. Sie sollte sicherstellen, dass durch dieses Instrument das Bewusstsein geschärft wird und Anreize für die Verwendung von Primärdaten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen geschaffen werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 109**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 27**

| *Vorschlag der Kommission* | *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. 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. | (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 ***zwingend vorgeschriebene*** Konformitätsbewertung erfolgreich durchlaufen haben, sollten Anspruch auf einen Konformitätsnachweis haben, der in der gesamten Union anerkannt ist.<br>Wurden Primärdaten verwendet, sollte dies im Konformitätsnachweis ausdrücklich erwähnt werden***. Der Anteil der Primärdaten jeder Art, gegebenenfalls nach Transportabschnitt aufgeschlüsselt, wird zusammen mit den Ausgabedaten als für den Nutzer relevante Informationen über die Zuverlässigkeit der Berechnung angegeben***, vor allem um Anreize dafür zu |

schaffen, dass alle von den Vorschriften dieser Verordnung betroffenen Rechtsträger Primärdaten erheben und verwenden..

Or. en

**Änderungsantrag 110**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) ***Der mit der Überprüfung verbundene Verwaltungsaufwand könnte für kleinere Unternehmen unverhältnismäßig hoch sein und sollte daher vermieden werden. Zu diesem Zweck*** sollten ***KMU von den Anforderungen im Zusammenhang mit der Überprüfung ausgenommen werden, es sei denn, diese Unternehmen möchten einen entsprechenden Konformitätsnachweis erlangen. Darüber hinaus sollten große Unternehmen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigen, wenn sie erwägen, von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere KMU, eine Überprüfung der Konformität zu verlangen***. | (28) ***Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen,*** sollten ***große Unternehmen die Überprüfung der Konformität von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere KMU als deren Unterauftragnehmer, sicherstellen, indem sie diese erforderlichenfalls und im Hinblick auf die Verbesserung der Datenqualität unterstützen***. |

Or. en

**Änderungsantrag 111**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der mit der Überprüfung verbundene Verwaltungsaufwand könnte für kleinere Unternehmen | (28) Der mit der Überprüfung verbundene Verwaltungsaufwand könnte für kleinere Unternehmen |

| | |
|---|---|
| unverhältnismäßig hoch sein und sollte daher vermieden werden. Zu diesem Zweck sollten KMU von den Anforderungen im Zusammenhang mit der Überprüfung ausgenommen werden, es sei denn, diese Unternehmen möchten einen entsprechenden Konformitätsnachweis erlangen***. Darüber hinaus sollten große Unternehmen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigen, wenn sie erwägen, von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere KMU, eine Überprüfung der Konformität zu verlangen***. | unverhältnismäßig hoch sein und sollte daher vermieden werden. Zu diesem Zweck sollten KMU von den Anforderungen im Zusammenhang mit der Überprüfung ausgenommen werden, es sei denn, diese Unternehmen möchten einen entsprechenden Konformitätsnachweis erlangen***, oder sie erbringen Transportdienstleistungen als Unterauftragnehmer für größere Unternehmen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen***. |

Or. en

**Änderungsantrag 112**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(28 a) Die Kommission sollte KMU bei der Anwendung dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die tatsächliche Berechnung, angemessene Orientierungshilfen unter anderem durch gezielte Leitlinien sicherstellen. Eine größere Einrichtung, die Unteraufträge an KMU vergibt, sollte ebenfalls seine Verantwortung in dieser Hinsicht übernehmen. Um den zusätzlichen Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten und nur schrittweise einzuführen, könnten die KMU zudem vorübergehend von bestimmten Aspekten, wie der Verwendung von Primärdaten, ausgenommen werden, wobei sie jedoch weiterhin einer Überprüfung unterzogen werden sollten, um die Zuverlässigkeit der Ausgabedaten und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle sicherzustellen. In diesem Sinne könnte ein Stufensystem für die Anwendbarkeit dieser Verordnung ins Auge gefasst*** |

***werden, das zunächst auf einer freiwilligen Beteiligung der betroffenen Unternehmen beruht und anschließend für alle Akteure im Verkehrssektor verbindlich eingeführt wird.***

Or. en

**Änderungsantrag 113**
**Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold**

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

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(28 a) Die Erfassung der Treibhausgasemissionen auf der Grundlage von Primärdaten kann 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 der KMU aus. Daher sollte es großen Unternehmen nicht gestattet sein, Treibhausgasemissionen auf der Grundlage von Primärdaten von Partnern in der Wertschöpfungskette, insbesondere von KMU, anzufordern.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 114**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|

| | |
|---|---|
| (29) Erfolgt die Überprüfung der Informationen über die Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten gemäß anderen spezifischen Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den nachhaltigen Luftverkehr durch die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung erfolgt. | (29) Erfolgt die Überprüfung der Informationen über die Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten gemäß anderen spezifischen Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise einer Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den nachhaltigen Luftverkehr durch die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit ***oder die Erfassung anderer Emissionen als $CO_2$ gemäß der Verordnung (EU) 2023/2405 (EHS Luftverkehr) und der Verordnung (EU) 2015/757 (MRV-Verordnung)***, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung erfolgt. |

Or. en

**Änderungsantrag 115**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (29) Erfolgt die Überprüfung der Informationen über die Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten gemäß anderen spezifischen Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise ***einer*** Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den nachhaltigen Luftverkehr ***durch die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit***, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung erfolgt. | (29) Erfolgt die ***Erhebung,*** Überprüfung ***und Verbreitung*** der Informationen über die Treibhausgasemissionsdaten von Verkehrsdiensten gemäß anderen spezifischen Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise ***der*** Verordnung ***2023/2405*** zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für den nachhaltigen Luftverkehr ***und zur Einführung eines Umweltzeichensystems***, so werden diese Vorschriften als gleichwertig behandelt, sofern die Überprüfung im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung erfolgt. |

Or. en

**Änderungsantrag 116**
**Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(29 a) Um für die ordnungsgemäße Übernahme und Umsetzung dieser Verordnung zu sorgen, sollten die Mitgliedstaaten zu ihrer Durchsetzung beitragen, unter anderem durch die Einführung eines Sanktionssystems. Die finanziellen Sanktionen sollten verhältnismäßig und abschreckend sein und unter anderem etwaigen wiederholten Versäumnissen bei den Pflichten in Bezug auf die Berechnung und die Angaben oder der Bereitstellung ungenauer Informationen durch die betroffenen Einrichtungen Rechnung tragen. Durch die festgelegten Mindest- oder Höchstbeträge sollten keinesfalls Anreize für Verstöße geschaffen werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 117**
**Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 30**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (30) Für ein effizientes Funktionieren dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um bestimmte Elemente der Referenzmethode zu bewerten und auszuschließen, Anträge beim Europäischen Komitee für Normung | (30) Für ein effizientes Funktionieren dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, ***und zwar in Bezug auf die Entwicklung der Methode zur Berechnung der Emissionen über den gesamten Lebenszyklus im*** |

einzureichen, Regeln für die technische Qualitätsprüfung externer Daten für Standardwerte festzulegen, die Messgrößen für die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen anzupassen und weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[62]niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

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

***Zusammenhang mit dem Bau der vom Fahrzeug genutzten Infrastruktur und der Emissionen im Zusammenhang mit Produktion, Wartung und Ende der Lebensdauer des Fahrzeugs, und*** um bestimmte Elemente der Referenzmethode zu bewerten und auszuschließen, Anträge beim Europäischen Komitee für Normung einzureichen, Regeln für die technische Qualitätsprüfung externer Daten für Standardwerte festzulegen, die Messgrößen für die Ausgabedaten für Treibhausgasemissionen anzupassen und weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[62] niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

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

Or. en

**Änderungsantrag 118**
**Silvia Modig, Elena Kountoura**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 33**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (33) Zur Verwirklichung des grundlegenden Ziels, das darin besteht, Anreize für Verhaltensänderungen bei Unternehmen und Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und dadurch die Treibhausgasemissionen verringert werden, ist es im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten festzulegen. Die vorliegende Verordnung geht entsprechend Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus — | (33) Zur Verwirklichung des grundlegenden Ziels, das darin besteht, Anreize für ***die öffentliche Auftragsvergabe mit einer besseren $CO_2$-Bilanz*** Verhaltensänderungen bei Unternehmen und Kunden zu schaffen, damit vergleichbare und zuverlässige Daten über die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten eingeführt und genutzt und dadurch die Treibhausgasemissionen verringert werden***, insbesondere wenn die Beschaffung ganz oder teilweise mit öffentlichen Mitteln erfolgt***, ist es im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten festzulegen. Die vorliegende Verordnung geht entsprechend Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus — |

Or. en

**Änderungsantrag 119**
**Nicola Danti**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 33 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(33 a) Bei der Bewertung dieser Verordnung sollte die Kommission prüfen, ob es notwendig und machbar ist, Prozesse im Zusammenhang mit dem Bau, der Wartung und dem Abwracken von Fahrzeugen sowie die Umladungs- sowie Ein- oder Ausladungsausrüstung in*** |

***die Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen einzubeziehen. Mit dieser Einbeziehung soll ein umfassender, auf dem Lebenszyklus basierender Ansatz für Treibhausgasemissionen festgelegt werden, der mit dem im Weißbuch von 2011 zum Verkehr und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vom Dezember 2020 dargelegten Ansatz für die $CO_2$-Bilanz in Einklang steht. Dieser umfassende Ansatz erfordert die Erfassung der Emissionen während des gesamten Lebenszyklus, einschließlich der vorgelagerten Ketten und der Emissionen am Ende der Lebensdauer.***

Or. en