



Bruxelles, den 3. marts 2026  
(OR. en)

15614/1/25  
REV 1 ADD 1

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2023/0266 (COD)**

---

---

**TRANS 558  
CLIMA 544  
CODEC 1853  
PARLNAT**

### **RÅDETS BEGRUNDELSE**

---

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af  
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om opgørelse  
af drivhusgasemissioner fra transporttjenester  
– Rådets begrundelse  
– Vedtaget af Rådet den 26. februar 2026

---

## I. INDLEDNING

1. Den 14. juli 2023 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag (i det følgende benævnt "CountEmissionsEU") som led i pakken om grønnere godstransport.
2. Rådet vedtog ved konsensus sin generelle indstilling den 4. december 2023.
3. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning den 10. april 2024 med 349 stemmer for og 243 imod – 12 afstod fra at stemme. Sagen henhører under TRAN-udvalgets (ordfører Norbert Lins (DE, PPE) og ENVI-udvalgets (ordfører Antonio Decaro (IT, S&D)) fælles ansvar.
4. Den første trilog blev afholdt under det danske formandskab den 2. juli 2025 og gav et bredt mandat til at indlede forhandlinger på teknisk plan. Siden da har der fundet ni interinstitutionelle tekniske møder sted.
5. Den anden og sidste trilog fandt sted den 5. november 2025.
6. Den 26. november 2025 analyserede Coreper den endelige kompromistekst med henblik på at nå til enighed og bekræftede den.
7. Den 4. december 2025 sendte TRAN-udvalgets og ENVI-udvalgets formænd en skrivelse til formanden for Coreper, hvori det bekræftes, at hvis Rådet godkender den aftalte tekst ved førstebehandlingen efter jurist-lingvisternes gennemgang, vil Parlamentet godkende Rådets holdning ved andenbehandlingen.

## **II. FORMÅL**

8. CountEmissionsEU har til formål at fastsætte fælles regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Den er baseret på en nyligt vedtaget ISO-standard<sup>1</sup>. Forslaget har også til formål at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.
9. Forslaget har til formål at forenkle beregningsproceduren for drivhusgasemissioner for transportoperatører og samtidig begrænse de administrative byrder. Det er vigtigt at bemærke, at anvendelsen af den fælles ramme, der er defineret i forordningen, kun pålægges enheder, der vælger (eller på anden vis får mandat til) at beregne og offentliggøre data om drivhusgasemissioner på et disaggregeret niveau.

## **III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING**

### **Proceduremæssig baggrund**

10. Med udgangspunkt i Kommissionens forslag har Parlamentet og Rådet ført forhandlinger med henblik på at opnå tidlig enighed ved andenbehandlingen på grundlag af Rådets førstebehandlingsholdning. Teksten i udkastet til Rådets holdning afspejler til fulde det kompromis, som de to fælleslovgivere er nået frem til.

### **Resumé af de vigtigste spørgsmål**

11. Rådets førstebehandlingsholdning indeholder følgende hovedelementer, som fælleslovgiverne er nået til enighed om.
12. Anvendelsen af primære data prioriteres, men er ikke obligatorisk for alle transport- og knudepunktsenheder, og ikke kun for små og mellemstore virksomheder (i det følgende benævnt "SMV'er"). Medlemsstaterne kan dog vælge at kræve, at der anvendes primære data vedrørende operationer på deres område.

---

<sup>1</sup> EN ISO-standard 14083:2023.

13. Der blev opnået enighed om flere bestemmelser med henblik på at prioritere anvendelsen af primære data:
- Medlemsstaterne kan udvikle incitamentsrammer, og Kommissionen vurderer i forbindelse med revisionen af forordningen, hvordan der kan tilskyndes yderligere til anvendelse heraf.
  - Transport- og knudepunktsenheder kan vise, om de kun har anvendt primære data.
  - Videreanvendelse af primære data til forudgående beregninger tillades og fremmes.
  - Omfanget af den tekniske kvalitetskontrol af tredjepartsdatabaser er blevet præciseret i en betragtning.
14. Der mindes i en betragtning om, at Kommissionen er fast besluttet på at sikre fuld adgang til denne forordning. Der er også opnået enighed om, at Kommissionen i forbindelse med revisionen af forordningen skal aflægge rapport om de skridt, der er taget vedrørende dette spørgsmål.
15. SMV'ers anvendelse af primære data gennem adgang til køretøjsdata bør kun overvejes i eventuelle kommende lovgivningsforslag vedrørende adgang til køretøjsdata.
16. Kommissionen vil i forbindelse med revisionen af forordningen vurdere muligheden for at udvide anvendelsesområdet for opgørelse af drivhusgasemissioner til at omfatte produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer.
17. Kommissionen skal aflægge rapport om de fremskridt, der er gjort i ISO med hensyn til at udvikle en globalt accepteret standard baseret på livscyklusemissioner.
18. Kommissionen vil ved hjælp af en gennemførelsesretsakt udvikle et forenklet beregningsværktøj, der er specielt udformet til SMV'er.
19. Primære data, der allerede er verificeret i henhold til andre EU-retsakter i søfarts- og luftfartssektoren, bør anses for at opfylde de krav til inputdata, der er fastsat i forordningen, uden yderligere verifikationsproces med henblik herpå.
20. Outputdata, der er verificeret i henhold til andre EU-retsakter, og som opfylder kravene i forordningen, bør anses for at være verificeret i henhold til denne forordning uden nogen yderligere verifikationsproces med henblik herpå.

21. Overensstemmelsesvurderingsorganer, der er akkrediteret i henhold til MRV inden for søfart, FuelEU Maritime eller ETS inden for luftfart, bør automatisk anses for at være akkrediteret til at udføre verifikationsopgaver i henhold til denne forordning for data, der henhører under deres sektorspecifikke ekspertise.
22. Der bør være adgang til EU-databaser over drivhusgasemissionsintensitets- og faktorværdier (herefter "EU-databaser") på alle EU's officielle sprog.
23. Der bør oprettes EU-databaser med frivilligt input fra medlemsstaterne, og for søfartssektorens vedkommende bør intensitetsværdierne udledes af eksisterende sektorspecifikke databaser.
24. Kommissionen bør bestræbe sig på i EU-databaserne at medtage værdier, der afspejler forskellige medlemsstaters særlige karakteristika og internationalt aftalte værdier i Unionens interesse.
25. Ved udviklingen af EU-databaserne bør Kommissionen anvende den stedbaserede tilgang og samtidig give mulighed for en markedsbaseret tilgang til elektricitet, når det er hensigtsmæssigt, tilstrækkeligt udviklet og i overensstemmelse med EN ISO 14083.
26. Kommissionen bør vurdere behovet for at ajourføre intensitetsværdierne mindst en gang om året. Efter at have ajourført EU-databaserne bør Kommissionen gøre ajourføringerne tilgængelige uden unødigt ophold; kravet om, at enheder skal anvende de ajourførte værdier, gælder kun for beregningen af outputdata 18 måneder efter, at ajourføringerne er gjort offentligt tilgængelige.
27. De enheder, der henhører under forordningens anvendelsesområde, er blevet præciseret uden at udvide forordningens anvendelsesområde i forhold til Kommissionens forslag.
28. Kommissionen skal i forbindelse med revisionen af forordningen aflægge rapport om, hvordan dataformidlere videregiver outputdata i henhold til denne forordning, og de mulige virkninger af denne videregivelse for virksomheders, offentlige organers og kunders valg.
29. Forordningen finder anvendelse 54 måneder efter dens ikrafttræden, og Kommissionen skal aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet fire år efter dens anvendelse.

#### IV. KONKLUSION

30. Rådets holdning støtter formålet med Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Kommissionen.
  31. Når forordningen om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester er vedtaget, bliver den et vigtigt bidrag til transportsektoren.
-