

Bruselas, 3 de marzo de 2026
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2023/0266 (COD)**

**15614/1/25
REV 1 ADD 1**

**TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
*PARLNAT***

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

Asunto: Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre
la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los
servicios de transporte

- Exposición de motivos del Consejo
- Adoptada por el Consejo el 26 de febrero de 2026

I. INTRODUCCIÓN

1. El 14 de julio de 2023, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia (en lo sucesivo, «CountEmissionsEU»), como parte del paquete sobre la ecologización del transporte de mercancías.
2. El Consejo aprobó por consenso su orientación general el 4 de diciembre de 2023.
3. El 10 de abril de 2024, el Parlamento Europeo adoptó su posición en primera lectura por 349 votos a favor, 243 votos en contra y 12 abstenciones. El expediente es competencia conjunta de la Comisión TRAN [ponente: Norbert Lins (DE, PPE)] y de la Comisión ENVI [ponente: Antonio Decaro (IT, S&D)].
4. El primer diálogo tripartito sobre el expediente se celebró el 2 de julio de 2025 bajo la Presidencia danesa y dio un amplio mandato para que las negociaciones comenzaran a nivel técnico. Desde entonces, se han celebrado nueve reuniones técnicas interinstitucionales.
5. El segundo y último diálogo tripartito tuvo lugar el 5 de noviembre de 2025.
6. El 26 de noviembre de 2025, el Coreper analizó el texto transaccional definitivo con vistas a llegar a un acuerdo y lo confirmó.
7. El 4 de diciembre de 2025, los presidentes de las Comisiones TRAN y ENVI enviaron una carta al presidente del Coreper en la que confirmaban que, en caso de que el Consejo aprobara en primera lectura el texto acordado, una vez realizada la formalización jurídico-lingüística, el Parlamento aprobaría la posición del Consejo en segunda lectura.

II. OBJETIVO

8. La iniciativa CountEmissionsEU tiene por objetivo establecer normas comunes para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte que comienzan o terminan en el territorio de la Unión. Se basa en una norma ISO adoptada recientemente¹. La propuesta también pretende fomentar el cambio de comportamiento entre los clientes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte mediante la adopción y el uso de datos comparables y fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.
9. La propuesta tiene por objetivo simplificar el proceso de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero para los operadores de transporte y, al mismo tiempo, limitar las cargas administrativas. Es importante señalar que el uso del marco común definido en el Reglamento solo se impone a las entidades que eligen calcular y divulgar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de forma desagregada, o están obligadas a ello por otros medios.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

Contexto del procedimiento

10. A partir de la propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo mantuvieron negociaciones con vistas a alcanzar un acuerdo temprano en segunda lectura basado en la posición del Consejo en primera lectura. El texto del proyecto de posición del Consejo refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado entre los dos colegisladores.

Síntesis de las principales cuestiones

11. La posición del Consejo en primera lectura contiene los siguientes elementos principales, sobre los cuales los colegisladores han alcanzado un acuerdo.
12. El uso de datos primarios es prioritario, pero no obligatorio, para todas las entidades de transporte y de centros nodales, y no solo para las pequeñas y medianas empresas (en lo sucesivo, «pymes»). No obstante, los Estados miembros podrán optar por exigir el uso de datos primarios en lo que respecta a las operaciones en sus territorios.

¹ Norma EN ISO 14083:2023.

13. Se acordaron varias disposiciones para dar prioridad al uso de datos primarios:
- los Estados miembros podrán desarrollar marcos de incentivos y la Comisión, en la revisión del Reglamento, evaluará cómo seguir promoviendo su uso;
 - las entidades de transporte y de centros nodales podrán indicar si solo han utilizado datos primarios;
 - se permite y facilita la reutilización de datos primarios para cálculos *ex ante*;
 - el alcance de los controles técnicos de calidad de las bases de datos de terceros se ha precisado en un considerando.
14. Se recuerda en un considerando que la Comisión está determinada a garantizar el pleno acceso al presente Reglamento. Asimismo, se ha acordado que la Comisión informará, en la revisión del Reglamento, sobre las medidas adoptadas a tal efecto.
15. El uso de datos primarios por parte de las pymes mediante el acceso a los datos en los vehículos solo debe ser posible en las futuras propuestas legislativas que estén relacionadas con dicho acceso.
16. En la revisión del Reglamento, la Comisión evaluará si es viable que la contabilización de los gases de efecto invernadero tenga en cuenta también la fabricación, el mantenimiento y la eliminación de vehículos.
17. La Comisión informará sobre los progresos realizados en la ISO para desarrollar una norma aceptada a escala mundial que se base en las emisiones durante el ciclo de vida.
18. La Comisión desarrollará, mediante un acto de ejecución, una herramienta de cálculo simplificada diseñada específicamente para las pymes.
19. Debe considerarse que los datos primarios que ya se hayan verificado en virtud de otros actos de la Unión en los sectores marítimo y de la aviación cumplen los requisitos en materia de datos de entrada establecidos en el Reglamento, sin ningún otro proceso de verificación a tal efecto.
20. Los datos de salida verificados en virtud de otros actos de la Unión y que cumplan los requisitos establecidos en el Reglamento deben considerarse verificados en virtud del presente Reglamento, sin ningún otro proceso de verificación a tal efecto.

21. Los organismos de evaluación de la conformidad acreditados en el marco del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación del transporte marítimo de la UE, la iniciativa «FuelEU Maritime» o del régimen de comercio de derechos de emisión relativo a la aviación deben considerarse automáticamente acreditados para desempeñar funciones de verificación en virtud del presente Reglamento en relación con los datos que entran en el ámbito de sus conocimientos especializados sectoriales.
22. El acceso a las bases de datos de la Unión sobre la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y los valores de los factores de emisión (en lo sucesivo, «bases de datos de la Unión») debe estar disponible en todas las lenguas oficiales de la UE.
23. Las bases de datos de la Unión deben crearse con la aportación voluntaria de los Estados miembros y, en el caso del sector marítimo, los valores de intensidad deben derivarse de las bases de datos sectoriales disponibles.
24. La Comisión debe procurar incluir en las bases de datos de la Unión valores que reflejen características específicas de los distintos Estados miembros y valores internacionales acordados en interés de la Unión.
25. Al desarrollar las bases de datos de la Unión, la Comisión debe aplicar un enfoque basado en la ubicación, dejando margen para un enfoque basado en el mercado para la electricidad cuando proceda, suficientemente desarrollado y coherente con la norma EN ISO 14083.
26. Al menos una vez al año, la Comisión debe evaluar si es necesario actualizar los valores de intensidad. Cuando se actualicen las bases de datos de la Unión, la Comisión debe hacer que las actualizaciones estén disponibles sin demora indebida. El requisito de que las entidades utilicen los valores actualizados solo se aplica al cálculo de los datos de salida dieciocho meses después de que las actualizaciones se hayan puesto a disposición del público.
27. Se ha aclarado qué entidades entran en el ámbito de aplicación del Reglamento, sin ampliarlo con respecto a la propuesta de la Comisión.
28. En la revisión del Reglamento, la Comisión informará sobre cómo los intermediarios de datos divulgan los datos de salida en virtud del presente Reglamento y los posibles efectos de tal divulgación en las decisiones de las empresas, los organismos públicos y otros clientes.
29. El Reglamento es aplicable cincuenta y cuatro meses después de su entrada en vigor y la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo cuatro años después de su aplicación.

IV. CONCLUSIÓN

30. La posición del Consejo respalda el objetivo de la propuesta de la Comisión y refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado en las negociaciones informales entre el Consejo y el Parlamento Europeo, con el apoyo de la Comisión.
 31. Una vez adoptado, el Reglamento sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte será una gran contribución para el sector del transporte.
-