



Bruxelles, le 3 mars 2026  
(OR. en)

15614/1/25  
REV 1 ADD 1

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2023/0266 (COD)

---

---

TRANS 558  
CLIMA 544  
CODEC 1853  
*PARLNAT*

## EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

---

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du  
RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur la  
comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de  
transport

- Exposé des motifs du Conseil
- Adoptée par le Conseil le 26 février 2026

---

## **I. INTRODUCTION**

1. Le 14 juillet 2023, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet (ci-après dénommée "CountEmissionsEU"), dans le cadre du paquet "Écologisation du transport de marchandises".
2. Le Conseil a approuvé par consensus son orientation générale le 4 décembre 2023.
3. Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture le 10 avril 2024 par 349 voix pour, 243 voix contre et 12 abstentions. Le dossier relève de la responsabilité conjointe de la commission TRAN [rapporteur: Norbert Lins (DE, PPE)] et de la commission ENVI [rapporteur: Antonio Decaro (IT, S&D)].
4. Le 2 juillet 2025, un premier trilogue sur le dossier s'est tenu sous la présidence danoise et a donné lieu à un large mandat permettant l'ouverture de négociations au niveau technique. Depuis lors, neuf réunions techniques interinstitutionnelles ont eu lieu.
5. Le second et dernier trilogue s'est tenu le 5 novembre 2025.
6. Le 26 novembre 2025, le Coreper a analysé le texte de compromis final en vue d'un accord et l'a confirmé.
7. Le 4 décembre 2025, les présidences de la commission TRAN et de la commission ENVI ont envoyé une lettre à la présidence du Coreper confirmant que, si le Conseil devait approuver en première lecture le texte convenu, après mise au point par les juristes- linguistes, le Parlement approuverait la position du Conseil en deuxième lecture.

## **II. OBJECTIF**

8. L'initiative CountEmissionsEU vise à établir des règles communes pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport qui commencent ou aboutissent sur le territoire de l'Union. La proposition se fonde sur une norme ISO récemment adoptée<sup>1</sup>. Elle vise également à inciter les clients à changer leurs comportements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (ci-après dénommés "GES") provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de GES.
9. La proposition vise à simplifier le processus de calcul des émissions de GES pour les opérateurs de transport, tout en limitant les charges administratives. Il est important de noter que l'utilisation du cadre commun fixé par le règlement n'est imposée qu'aux entités qui choisissent (ou sont chargées par d'autres moyens) de calculer et de publier des données désagrégées sur les émissions de GES.

## **III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE**

### **Procédure**

10. Se fondant sur la proposition de la Commission, le Parlement européen et le Conseil ont mené des négociations en vue de la conclusion d'un accord en deuxième lecture anticipée sur la base de la position du Conseil en première lecture. Le texte du projet de position du Conseil reflète pleinement le compromis intervenu entre les deux colégislateurs.

### **Synthèse des principaux points**

11. La position du Conseil en première lecture comprend les principaux éléments ci-après, sur lesquels un accord entre les colégislateurs a été trouvé.
12. L'utilisation des données primaires est privilégiée mais n'est pas obligatoire, et ce pour toutes les entités du secteur des transports et des plateformes, et non uniquement en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises (ci-après dénommées "PME"). Les États membres peuvent toutefois choisir d'imposer l'utilisation des données primaires pour les opérations menées sur leur territoire.

---

<sup>1</sup> Norme EN ISO 14083:2023.

13. Plusieurs dispositions ont été approuvées dans le but de privilégier l'utilisation des données primaires:
- les États membres peuvent élaborer des cadres incitatifs et la Commission évalue, lors du réexamen du règlement, la manière d'encourager davantage leur utilisation;
  - les entités du secteur des transports et des plateformes peuvent indiquer si elles ont uniquement utilisé des données primaires ou non;
  - la réutilisation de données primaires pour des calculs ex ante est autorisée et facilitée;
  - l'étendue des contrôles de qualité technique de données et des ensembles de données externes de tiers a été précisée dans un considérant.
14. Il est rappelé, dans un considérant, que la Commission est déterminée à garantir le plein accès au règlement. Il a également été convenu que la Commission ferait rapport, lors du réexamen du règlement, sur les mesures prises en la matière.
15. L'utilisation de données primaires par les PME grâce à un accès aux données embarquées ne devrait être envisagée que dans le contexte d'une proposition législative à venir concernant l'accès aux données embarquées.
16. La Commission évaluera, lors du réexamen du règlement, la faisabilité d'étendre la comptabilisation des GES à la production, à l'entretien et à l'élimination des véhicules.
17. La Commission fera rapport sur les progrès réalisés au sein de l'ISO en vue de l'élaboration d'une norme mondialement acceptée fondée sur les émissions sur l'ensemble du cycle de vie.
18. La Commission mettra au point, au moyen d'un acte d'exécution, un outil de calcul simplifié spécifiquement conçu pour les PME.
19. Les données primaires déjà vérifiées en vertu d'autres actes de l'Union dans les secteurs maritime et de l'aviation devraient être considérées comme satisfaisant aux exigences énoncées dans le règlement en ce qui concerne les données d'entrée, sans qu'aucun autre processus de vérification ne soit mené à cette fin.
20. Les données de sortie vérifiées en vertu d'autres actes de l'Union, et dans le respect des exigences prévues dans le règlement, devraient être réputées avoir été vérifiées en vertu du règlement, sans qu'aucun autre processus de vérification ne soit mené à cette fin.

21. Les organismes d'évaluation de la conformité accrédités au titre du règlement MRV de l'Union relatif au transport maritime, du règlement "Fuel EU Maritime" ou du SEQE relatif à l'aviation devraient automatiquement être réputés accrédités au titre du présent règlement pour exercer des activités de vérification sur les données relevant de leur expertise sectorielle.
22. L'accès aux bases de données de l'Union recensant les valeurs d'intensité des émissions de GES et les valeurs des facteurs d'émission (ci-après dénommées "bases de données de l'Union") devrait être disponible dans toutes les langues officielles de l'UE.
23. Les bases de données de l'Union devraient être établies avec la contribution volontaire des États membres et, dans le cas du secteur maritime, les valeurs d'intensité devraient provenir des bases de données sectorielles existantes.
24. La Commission devrait s'efforcer d'inclure, dans les bases de données de l'Union, des valeurs reflétant les caractéristiques précises des différents États membres et des valeurs convenues au niveau international dans l'intérêt de l'Union.
25. Lors de l'élaboration des bases de données de l'Union, la Commission devrait appliquer l'approche fondée sur la localisation, tout en laissant la possibilité d'appliquer une approche fondée sur le marché pour ce qui est de l'électricité, lorsque cette approche est appropriée, suffisamment développée et conforme à la norme EN ISO 14083.
26. Au moins une fois par an, la Commission devrait évaluer la nécessité de mettre à jour les valeurs d'intensité. Après avoir mis à jour les bases de données de l'Union, la Commission devrait mettre les bases mises à jour à la disposition du public, sans retard injustifié; l'obligation pour les entités d'utiliser les valeurs mises à jour ne s'applique qu'au calcul des données de sortie dans un délai de dix-huit mois à compter de la date à laquelle les mises à jour sont mises à la disposition du public.
27. Le type d'entité auquel le règlement s'applique a été précisé, sans que le champ d'application du règlement soit élargi par rapport à la proposition de la Commission.
28. La Commission fera rapport, lors du réexamen du règlement, de la manière dont les intermédiaires de données communiquent les données de sortie en vertu du règlement et des éventuels effets de cette communication sur les choix opérés par les entreprises, les organismes publics et les autres consommateurs.
29. Le règlement est applicable 54 mois après son entrée en vigueur, et la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil quatre ans après sa date d'application.

#### IV. CONCLUSION

30. La position du Conseil soutient l'objectif de la proposition de la Commission et reflète pleinement le compromis dégagé lors des négociations informelles entre le Conseil et le Parlement européen, avec le soutien de la Commission.
  31. Une fois adopté, le règlement sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport représentera une contribution importante au secteur des transports.
-