



Bruxelles, 3 martie 2026  
(OR. en)

15614/1/25  
REV 1 ADD 1

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2023/0266 (COD)**

---

---

**TRANS 558  
CLIMA 544  
CODEC 1853  
PARLNAT**

### **EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI**

---

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării  
REGULAMENTULUI PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de  
serviciile de transport

- Expunere de motive a Consiliului
- Adoptată de Consiliu la 26 februarie 2026

---

## **I. INTRODUCERE**

1. La 14 iulie 2023, Comisia a prezentat Parlamentului European și Consiliului propunerea sus-menționată (denumită în continuare „CountEmissionsEU”), ca parte a pachetului privind înverzirea transportului de marfă.
2. Consiliul și-a aprobat prin consens abordarea generală la 4 decembrie 2023.
3. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură la 10 aprilie 2024, cu 349 de voturi pentru, 243 împotriva și 12 abțineri. Dosarul se află sub responsabilitatea comună a Comisiei TRAN [raportor Norbert Lins (DE, PPE)] și a Comisiei ENVI [raportor Antonio Decaro (IT, S&D)].
4. La 2 iulie 2025, a avut loc în timpul președinției daneze primul trilog privind dosarul, prin care s-a acordat un mandat amplu pentru începerea negocierilor la nivel tehnic. De atunci, au avut loc nouă reuniuni tehnice interinstituționale.
5. Un al doilea și ultim trilog a avut loc la 5 noiembrie 2025.
6. La 26 noiembrie 2025, Coreperul a analizat textul final de compromis în vederea ajungerii la un acord, pe care l-a confirmat.
7. La 4 decembrie 2025, președinții comisiilor TRAN și ENVI au trimis o scrisoare președintelui Coreperului prin care au confirmat că, în cazul în care Consiliul va aproba textul convenit în primă lectură, după revizuirea sa de către experții juriști-lingviști, Parlamentul va aproba în a doua lectură poziția Consiliului.

## **II. OBIECTIV**

8. CountEmissionsEU are obiectivul de a stabili norme comune pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. Această propunere se bazează pe un standard ISO adoptat recent<sup>1</sup>. Ea are, de asemenea, obiectivul de a stimula schimbarea comportamentală în rândul clienților pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră (denumite în continuare „GES”) generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de GES.
9. Propunerea vizează simplificarea procesului de calcul al emisiilor de GES pentru operatorii de transport, limitând în același timp sarcinile administrative. Este important de remarcat faptul că utilizarea cadrului comun definit în regulament este impusă numai entităților care aleg (sau care sunt obligate prin alte mijloace) să calculeze și să publice date privind emisiile de GES la nivel dezagregat.

## **III. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI**

### **Context procedural**

10. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul și Consiliul au desfășurat negocieri în vederea încheierii unui acord timpuriu în a doua lectură pe baza poziției în primă lectură a Consiliului. Textul proiectului de poziție a Consiliului reflectă pe deplin compromisul la care au ajuns cei doi colegiuitori.

### **Sinteza principalelor aspecte**

11. Poziția în primă lectură a Consiliului conține elementele principale prezentate mai jos, asupra cărora colegiuitorii au ajuns la un acord.
12. Utilizarea datelor primare capătă prioritate, dar nu devine obligatorie pentru toate entitățile de transport și entitățile-nod și nu vizează doar întreprinderile mici și mijlocii (denumite în continuare „IMM”). Cu toate acestea, statele membre pot alege să impună utilizarea datelor primare în legătură cu operațiunile de pe teritoriile lor.

---

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

13. Pentru a acorda prioritate utilizării datelor primare, s-a convenit asupra mai multor dispoziții:
- Statele membre pot elabora cadre prin care să stimuleze această utilizare, iar Comisia va evalua, cu ocazia reexaminării regulamentului, și alte modalități de stimulare a acesteia.
  - Entitățile de transport și entitățile-nod pot afișa informații care să indice dacă au utilizat doar date primare.
  - Este permisă și facilitată reutilizarea datelor primare pentru calcule *ex ante*.
  - A fost clarificat, într-un considerent, domeniul de aplicare al verificărilor tehnice ale calității bazelor de date ale terților.
14. Se reamintește, într-un considerent, angajamentul Comisiei de a asigura accesul deplin la acest regulament. De asemenea, s-a convenit ca, cu ocazia reexaminării regulamentului, Comisia să raporteze cu privire la acțiunile întreprinse în această privință.
15. Utilizarea datelor primare de către IMM prin accesul la datele de la bordul vehiculelor ar trebui avută în vedere doar în contextul unei propuneri legislative viitoare referitoare la accesul la datele privind vehiculele.
16. Comisia va evalua, cu ocazia reexaminării regulamentului, fezabilitatea extinderii domeniului de aplicare al contabilizării GES la producția, întreținerea și eliminarea vehiculelor.
17. Comisia va raporta cu privire la progresele înregistrate în cadrul Organizației Internaționale de Standardizare (ISO) în ceea ce privește elaborarea unui standard acceptat la nivel mondial bazat pe emisiile generate pe durata ciclului de viață.
18. Comisia va elabora, prin intermediul unui act de punere în aplicare, un instrument de calcul simplificat, special conceput pentru IMM.
19. Ar trebui să se considere că datele primare deja verificate în temeiul altor acte ale Uniunii în sectorul maritim și în cel al aviației îndeplinesc cerințele privind datele de intrare prevăzute în regulament, fără niciun alt proces de verificare în acest scop.
20. Datele de ieșire verificate în temeiul altor acte ale Uniunii și care respectă cerințele prevăzute în regulament ar trebui considerate verificate în temeiul acestui regulament, fără niciun alt proces de verificare în acest scop.

21. Organismele de evaluare a conformității acreditate în temeiul MRV în domeniul maritim, al FuelEU în domeniul maritim sau al ETS în domeniul aviației ar trebui să fie considerate în mod automat ca fiind acreditate pentru îndeplinirea sarcinilor de verificare în temeiul acestui regulament în cazul datelor care intră în sfera lor de competență sectorială.
22. Accesul la bazele de date ale Uniunii privind valorile factorilor și ale intensității emisiilor de gaze cu efect de seră (denumite în continuare „bazele de date ale Uniunii”) ar trebui să se poată efectua în toate limbile oficiale ale UE.
23. Bazele de date ale Uniunii ar trebui să fie create cu contribuția voluntară a statelor membre și, pentru sectorul maritim, valorile intensității ar trebui să fie derivate din bazele de date sectoriale existente.
24. Comisia ar trebui să depună eforturi pentru a include în bazele de date ale Uniunii valori care să reflecte caracteristicile specifice ale diferitelor state membre și valori convenite la nivel internațional în interesul Uniunii.
25. Atunci când dezvoltă bazele de date ale Uniunii, Comisia ar trebui să aplice abordarea bazată pe localizare, lăsând în același timp o marjă pentru abordarea bazată pe piață pentru energia electrică, ori de câte ori este cazul, care să fie suficient de dezvoltată și să fie coerentă cu EN ISO 14083.
26. Comisia ar trebui să evalueze necesitatea actualizării valorilor intensității cel puțin o dată pe an. După actualizarea bazelor de date ale Uniunii, Comisia ar trebui să pună la dispoziție actualizările fără întârzieri nejustificate; cerința ca entitățile să utilizeze valorile actualizate se aplică numai pentru calcularea datelor de ieșire la 18 luni după ce actualizările au fost puse la dispoziția publicului.
27. S-a clarificat ce entități intră sub incidența regulamentului, fără a se extinde domeniul de aplicare al acestuia comparativ cu propunerea Comisiei.
28. Comisia va raporta, cu ocazia reexaminării regulamentului, cu privire la modul în care intermediarii de date divulgă datele de ieșire în temeiul acestui regulament și la posibilele efecte ale divulgării respective asupra alegerilor făcute de întreprinderi, de organismele publice și de alți clienți.
29. Regulamentul se aplică la 54 de luni de la intrarea sa în vigoare, iar Comisia va prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului la patru ani de la aplicare.

#### IV. CONCLUZIE

30. Poziția Consiliului sprijină obiectivul propunerii Comisiei și reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor informale dintre Consiliu și Parlamentul European, cu sprijinul Comisiei.
  31. Odată adoptat, Regulamentul privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport va reprezenta o contribuție importantă la sectorul transporturilor.
-