



Bryssel den 3 mars 2026
(OR. en)

15614/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutionellt ärende:
2023/0266 (COD)

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
PARLNAT

RÅDETS MOTIVERING

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om redovisning
av växthusgasutsläpp från transporttjänster

- Rådets motivering
- Antagen av rådet den 26 februari 2026

I. INLEDNING

1. Den 14 juli 2023 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet ovannämnda förslag (*CountEmissionsEU*) som en del av paketet om grönare godstransporter.
2. Rådet godkände enhälligt sin allmänna riktlinje den 4 december 2023.
3. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 10 april 2024 med 349 röster för, 243 röster mot och 12 nedlagda röster. TRAN-utskottet (föredragande Norbert Lins (DE, EPP)) och ENVI-utskottet (föredragande Antonio Decaro (IT, S&D)) är gemensamt ansvariga för ärendet.
4. Den 2 juli 2025 hölls det första trepartsmötet om ärendet under det danska ordförandeskapet, där ett brett mandat att inleda förhandlingar på teknisk nivå gavs. Sedan dess har nio interinstitutionella tekniska möten ägt rum.
5. Det andra och sista trepartsmötet hölls den 5 november 2025.
6. Den 26 november 2025 analyserade Coreper den slutliga kompromisstexten i syfte att nå en överenskommelse och bekräftade den.
7. Den 4 december 2025 skickade ordförandena för TRAN- och ENVI-utskotten en skrivelse till Corepers ordförande som bekräftade att parlamentet, om rådet godkänner den överenskomna texten vid första behandlingen, efter juristlingvisternas granskning, kommer att godkänna rådets ståndpunkt vid sin andra behandling.

II. SYFTE

8. CountEmissionsEU syftar till att fastställa gemensamma regler för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som börjar eller slutar på unionens territorium. Den bygger på en nyligen antagen ISO-standard¹. Förslaget syftar också till att ge incitament till ett förändrat beteende hos kunder för att minska växthusgasutsläppen från transporttjänster genom att man börjar använda jämförbara och tillförlitliga data om växthusgasutsläpp.
9. Förslaget syftar till att förenkla beräkningen av växthusgasutsläpp för transportföretag, samtidigt som den administrativa bördan begränsas. Det är viktigt att notera att användningen av det gemensamma ramverket som definieras i förordningen endast åläggs enheter som väljer (eller som är tvungna att göra det på grund av andra medel) att beräkna och lämna ut data om växthusgasutsläpp på disaggregerad nivå.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

Förfarande

10. På grundval av kommissionens förslag förde parlamentet och rådet förhandlingar i syfte att nå en tidig överenskommelse vid andra behandlingen på grundval av rådets ståndpunkt vid första behandlingen. Utkastet till rådets ståndpunkt återspeglar till fullo den kompromiss som nåddes av de båda medlagstiftarna.

Sammanfattning av huvudfrågorna

11. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen omfattar följande centrala inslag som medlagstiftarna har enats om:
12. Användningen av primärdata prioriteras men är inte obligatorisk för alla transport- och terminalenheter, och inte bara för små och medelstora företag. Medlemsstaterna får dock välja att kräva att primärdata används för transportverksamhet på deras territorier.

¹ Standarden EN ISO 14083:2023.

13. Man enades om flera bestämmelser för att prioritera användningen av primärdata:
 - Medlemsstaterna får utarbeta incitamentsramar, och kommissionen ska vid översynen av förordningen bedöma hur man ytterligare kan uppmuntra användningen av den.
 - Transport- och terminalenheter får synligt visa om de endast har använt primärdata.
 - Återanvändning av primärdata för förhandsberäkningar tillåts och underlättas.
 - Omfattningen av de tekniska kvalitetskontrollerna av databaser från tredjeparter har klargjorts i ett skäl.
14. Det erinras i ett skäl om att kommissionen är fast besluten att säkerställa full tillgång till denna förordning. Man har också enats om att kommissionen, i samband med översynen av förordningen, ska rapportera om de åtgärder som vidtagits i detta avseende.
15. Små och medelstora företags användning av primärdata genom tillgång till fordonsdata bör endast beaktas i samband med eventuella kommande lagstiftningsförslag om tillgång till fordonsdata.
16. Kommissionen kommer, i samband med översynen av förordningen, att bedöma möjligheten att utvidga tillämpningsområdet för redovisning av växthusgasutsläpp till att omfatta produktion, underhåll och bortskaffande av fordon.
17. Kommissionen kommer att rapportera om de framsteg som gjorts inom ISO för att utveckla en globalt accepterad standard baserad på livscykelutsläpp.
18. Kommissionen kommer genom en genomförandeakt att ta fram ett förenklat beräkningsverktyg som är särskilt utformat för små och medelstora företag.
19. Primärdata som redan verifierats i enlighet med andra unionsakter inom sjöfarts- och luftfartssektorerna bör anses uppfylla de krav på indata som fastställs i förordningen, utan någon ytterligare verifieringsprocess i detta syfte.
20. Utdata som verifierats i enlighet med andra unionsakter och som uppfyller kraven i förordningen bör anses vara verifierade i enlighet med denna förordning, utan någon ytterligare verifieringsprocess i detta syfte.

21. Organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterade i enlighet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, FuelEU Maritime eller utsläppshandelssystemet för luftfart bör automatiskt anses vara ackrediterade att utföra verifieringsuppgifter enligt denna förordning för data som omfattas av deras sektorsspecifika sakkunskap.
22. Unionens databaser över värden för växthusgasintensitet och utsläppsfaktorer för växthusgas (*unionsdatabaser*) bör finnas tillgängliga på alla officiella EU-språk.
23. Unionsdatabaser bör upprättas med frivilliga bidrag från medlemsstaterna, och för sjöfartssektorn bör värdena för intensitet härledas från befintliga sektorsdatabaser.
24. Kommissionen bör sträva efter att i unionsdatabaser inkludera värden som återspeglar olika medlemsstaters särdrag och internationellt överenskomna värden i unionens intresse.
25. När kommissionen utvecklar unionsdatabaserna bör den tillämpa den platsbaserade metoden, samtidigt som den lämnar utrymme för en marknadsbaserad metod för el när så är lämpligt, som är tillräckligt utvecklad och förenlig med EN ISO 14083.
26. Kommissionen bör bedöma behovet av att uppdatera värdena för intensitet minst en gång om året. Efter att ha uppdaterat unionsdatabaserna bör kommissionen göra uppdateringarna tillgängliga utan onödigt dröjsmål. Kravet på att enheter ska använda de uppdaterade värdena gäller endast för beräkning av utdata 18 månader efter det att uppdateringarna har offentliggjorts.
27. De enheter som omfattas av förordningen har förtydligats, utan att förordningens tillämpningsområde har utvidgats jämfört med kommissionens förslag.
28. Kommissionen kommer i samband med översynen av förordningen att rapportera om hur dataförmedlare lämnar ut utdata i enlighet med denna förordning och de möjliga effekterna av detta utlämnande på de val som görs av företag, offentliga organ och andra kunder.
29. Förordningen börjar tillämpas 54 månader efter det att den har trätt i kraft och kommissionen kommer att rapportera till Europaparlamentet och rådet fyra år efter det att den har börjat tillämpas.

IV. SLUTSATS

30. Rådets ståndpunkt stöder syftet med kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med kommissionens stöd nåddes i de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.
 31. När förordningen om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster har antagits kommer den att utgöra ett viktigt bidrag till transportsektorn.
-