

Brüssel, den 3. März 2026
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0266(COD)

15614/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
PARLNAT

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten
– Begründung des Rates
– Vom Rat am 26. Februar 2026 angenommen

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 14. Juli 2023 den oben genannten Vorschlag (im Folgenden „CountEmissionsEU“) als Teil des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs vorgelegt.
2. Der Rat hat seine allgemeine Ausrichtung am 4. Dezember 2023 einvernehmlich gebilligt.
3. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 10. April 2024 mit 349 Ja-Stimmen bei 243 Nein-Stimmen und 12 Enthaltungen angenommen. Das Dossier fällt in die gemeinsame Zuständigkeit des TRAN-Ausschusses (Berichterstatter Norbert Lins (DE, PPE) und des ENVI-Ausschusses (Berichterstatter Antonio Decaro (IT, S&D))).
4. Am 2. Juli 2025 hat unter dänischem Vorsitz der erste Trilog zum Dossier stattgefunden, bei dem ein umfassendes Mandat für die Aufnahme von Verhandlungen auf fachlicher Ebene erteilt wurde. Seitdem haben neun interinstitutionelle Treffen auf fachlicher Ebene stattgefunden.
5. Der zweite und abschließende Trilog hat am 5. November 2025 stattgefunden.
6. Am 26. November 2025 hat der AStV den endgültigen Kompromisstext im Hinblick auf eine Einigung geprüft und bestätigt.
7. Am 4. Dezember 2025 haben die Vorsitze des TRAN-Ausschusses und des ENVI-Ausschusses ein Schreiben an den Präsidenten des AStV gerichtet, in dem bestätigt wurde, dass das Parlament den Standpunkt des Rates in zweiter Lesung billigen würde, falls der Rat den vereinbarten Text in erster Lesung nach Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigen würde.

II. ZIEL

8. Mit CountEmissionsEU sollen Vorschriften für die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten mit Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Union festgelegt werden. Es beruht auf einer kürzlich erlassenen ISO-Norm¹. Zudem zielt der Vorschlag darauf ab, Anreize für Verhaltensänderungen bei den Kunden zu schaffen, um die Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten durch die Einführung und Nutzung vergleichbarer und zuverlässiger Treibhausgasemissionsdaten zu verringern.
9. Mit dem Vorschlag soll das Verfahren zur Berechnung der Treibhausgasemissionen für Verkehrsunternehmen vereinfacht und gleichzeitig der Verwaltungsaufwand begrenzt werden. Wichtig ist, dass die Anwendung des in der Verordnung festgelegten gemeinsamen Rahmens nur Rechtsträgern vorgeschrieben wird, die sich entscheiden (oder auf andere Weise verpflichtet sind), Daten über Treibhausgasemissionen auf der disaggregierten Ebene zu berechnen und offenzulegen.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

Verfahrenstechnischer Hintergrund

10. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben Parlament und Rat Verhandlungen geführt, um auf der Grundlage des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer frühzeitigen Einigung in zweiter Lesung zu gelangen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

11. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die folgenden Kernpunkte, über die die beiden gesetzgebenden Organe eine Einigung erzielt haben:
12. Der Verwendung von Primärdaten wird Vorrang eingeräumt, sie ist aber nicht für alle Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte und nicht nur für kleine und mittlere Unternehmen (im Folgenden „KMU“) vorgeschrieben. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, die Verwendung von Primärdaten im Zusammenhang mit Vorgängen in ihrem Hoheitsgebiet zu verlangen.

¹ Norm EN ISO 14083: 2023.

13. Es wurden mehrere Bestimmungen vereinbart, um der Verwendung von Primärdaten Vorrang einzuräumen:
- Die Mitgliedstaaten können Rahmen für Anreize entwickeln, und die Kommission bewertet bei der Überprüfung der Verordnung, wie weitere Anreize für die Nutzung von Primärdaten geschaffen werden können.
 - Rechtsträger in den Bereichen Verkehr und Verkehrsknotenpunkte können angeben, ob sie ausschließlich Primärdaten verwendet haben.
 - Die Weiterverwendung von Primärdaten für Ex-ante-Berechnungen ist zulässig und wird erleichtert.
 - Der Umfang der technischen Qualitätsprüfungen von Datenbanken Dritter wurde in einem Erwägungsgrund präzisiert.
14. In einem Erwägungsgrund wird darauf hingewiesen, dass die Kommission entschlossen ist, den uneingeschränkten Zugang zu dieser Verordnung sicherzustellen. Ferner wurde vereinbart, dass die Kommission im Rahmen der Bewertung der Verordnung über die in diesem Bereich ergriffenen Maßnahmen Bericht erstatten wird.
15. Die Nutzung von Primärdaten durch KMU durch den Zugang zu fahrzeuginternen Daten sollte nur in künftigen Gesetzgebungsvorschlägen im Zusammenhang mit dem Zugang zu Fahrzeugdaten in Betracht gezogen werden.
16. Die Kommission wird bei der Überprüfung der Verordnung bewerten, ob die Ausweitung der Reichweite der Erfassung der Treibhausemissionen auf die Herstellung, Wartung und Entsorgung von Fahrzeugen durchführbar ist.
17. Die Kommission wird über die Fortschritte, die bei der Internationalen Organisation für Normung bei der Entwicklung einer weltweit anerkannten Norm auf der Grundlage der Lebenszyklusemissionen erzielt wurden, Bericht erstatten.
18. Die Kommission wird im Wege eines Durchführungsrechtsakts ein vereinfachtes Berechnungsinstrument entwickeln, das speziell für KMU gestaltet ist.
19. Bei Primärdaten, die bereits im Rahmen anderer Rechtsakte der Union für den See- und den Luftverkehrssektor geprüft wurden, sollte davon ausgegangen werden, dass sie die in der Verordnung festgelegten Anforderungen an die Eingabedaten erfüllen, ohne dass hierfür ein weiteres Überprüfungsverfahren erforderlich ist.
20. Ausgabedaten, die im Rahmen anderer Rechtsakte der Union geprüft wurden und den Anforderungen der Verordnung entsprechen, sollten als nach der vorliegenden Verordnung überprüft gelten, ohne dass hierfür ein weiteres Überprüfungsverfahren erforderlich ist.

21. Konformitätsbewertungsstellen, die im Rahmen der MRV-Verordnung für den Seeverkehr, der FuelEU-Verordnung für den Seeverkehr oder des EHS für den Luftverkehr akkreditiert sind, sollten automatisch als für die Wahrnehmung von Prüfungsaufgaben gemäß dieser Verordnung für Daten, die in den Bereich ihres sektorenspezifischen Fachwissens fallen, akkreditiert gelten.
22. Der Zugang zu den Datenbanken der Union über die Treibhausgasemissionsintensität und die Faktorenwerte (im Folgenden „Unionsdatenbanken“) sollte in allen Amtssprachen der EU verfügbar sein.
23. Die Unionsdatenbanken sollten mit freiwilliger Beteiligung der Mitgliedstaaten eingerichtet werden, und für den Seeverkehrssektor sollten die Intensitätswerte aus bestehenden sektorspezifischen Datenbanken abgeleitet werden.
24. Die Kommission sollte bestrebt sein, Werte, die die spezifischen Merkmale der verschiedenen Mitgliedstaaten berücksichtigen, und die im Interesse der Union auf internationaler Ebene vereinbarten Werte in die Unionsdatenbanken aufzunehmen.
25. Bei der Entwicklung der Unionsdatenbanken sollte die Kommission den standortbezogenen Ansatz anwenden und gleichzeitig Raum für einen marktbasierten Ansatz für Strom lassen, wann immer er angemessen und ausreichend entwickelt ist und die Norm EN ISO 14083 erfüllt.
26. Die Kommission sollte mindestens einmal jährlich prüfen, ob die Intensitätswerte aktualisiert werden müssen. Nach der Aktualisierung der Unionsdatenbanken sollte die Kommission die Aktualisierungen unverzüglich zugänglich machen. Die Anforderung an Rechtsträger, die aktualisierten Werte zu verwenden, gilt nur für die Berechnung der Ausgabedaten innerhalb von 18 Monaten, nachdem die Aktualisierungen öffentlich zugänglich gemacht wurden.
27. Es wurde präzisiert, welche Rechtsträger unter die Verordnung fallen, ohne dass der Anwendungsbereich der Verordnung im Vergleich zum Vorschlag der Kommission ausgeweitet wurde.
28. Die Kommission wird im Rahmen der Überprüfung der Verordnung darüber Bericht erstatten, wie Datenmittler Ausgabedaten gemäß dieser Verordnung offenlegen und welche möglichen Auswirkungen dieser Offenlegung auf die Entscheidungen von Unternehmen, öffentlichen Stellen und anderen Verbrauchern bestehen.
29. Die Verordnung gilt ab 54 Monate nach ihrem Inkrafttreten, und die Kommission wird dem Europäischen Parlament und dem Rat vier Jahre nach ihrem Geltungsbeginn einen Bericht vorlegen.

IV. FAZIT

30. Der Standpunkt des Rates unterstützt das Ziel des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
 31. Sobald die Verordnung über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten angenommen ist, wird sie einen wichtigen Beitrag zum Verkehrssektor leisten.
-