



Bruxelles, 4 dicembre 2023
(OR. en)

16365/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0266(COD)**

**TRANS 573
CLIMA 623
CODEC 2390
IA 345**

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	16145/23 + COR 1 REV 1
n. doc. Comm.:	11821/23
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto - Orientamento generale

Si allega per le delegazioni l'orientamento generale del Consiglio sulla proposta in oggetto, adottato dal Consiglio nella 3991^a sessione del 4 dicembre 2023.

2023/0266 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, e l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

¹ GU C [...], pag. [...].

² GU C [...], pag. [...].

considerando quanto segue:

- (1) Sostenere gli sforzi volti a migliorare la sostenibilità e l'efficienza del sistema dei trasporti dell'Unione costituisce un prerequisito per mantenere un percorso stabile verso la neutralità climatica entro il 2050, tenendo debitamente conto della necessità di preservare sempre la crescita e la competitività dell'industria europea.
- (2) La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra è utilizzata in vari settori economici, compresi i trasporti, per quantificare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra generate da attività specifiche di imprese e privati. Una migliore informazione sulle prestazioni dei servizi di trasporto costituisce uno strumento potente per creare incentivi adeguati per gli utenti dei trasporti affinché compiano scelte più sostenibili e per influire sulle decisioni commerciali degli organizzatori e degli operatori dei trasporti. Dati affidabili e comparabili sulle emissioni di gas a effetto serra costituiscono il requisito fondamentale per realizzare tali incentivi e stimolare così cambiamenti comportamentali tanto tra i consumatori quanto tra le imprese, al fine di contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo³ per i trasporti e della normativa europea sul clima. Il presente regolamento rientra nell'azione intrapresa dall'UE a favore di una transizione verde contestualmente ad altri atti o iniziative dell'UE, compresa la proposta di direttiva sulla responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde.
- (3) Nonostante il crescente interesse dei portatori di interessi del settore dei trasporti, la diffusione complessiva della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto continua ad essere limitata. Nella maggior parte dei casi gli utenti non ottengono informazioni precise sulle prestazioni dei servizi di trasporto e gli organizzatori e gli operatori dei servizi di trasporto non calcolano né comunicano le loro emissioni. Una diffusione sproporzionatamente bassa della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra si registra principalmente tra le piccole e medie imprese (PMI), che rappresentano la grande maggioranza delle imprese che offrono servizi di trasporto nel mercato dell'UE.

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

- (4) Nel 2011 la Commissione europea ha adottato il Libro bianco sui trasporti⁴, con cui è stata presentata una visione per il futuro del sistema dei trasporti dell'UE e definita un'agenda strategica per affrontare le sfide future dei trasporti, in particolare la necessità di mantenere e sviluppare la mobilità e di ridurre considerevolmente le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle operazioni di trasporto e logistiche.
- (5) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del dicembre del 2020⁵ fa riferimento a incentivi per la scelta delle opzioni di trasporto più sostenibili, sia per singoli modi di trasporto che per combinazioni di modi. Tali incentivi comprendono l'istituzione di un quadro europeo volto ad armonizzare la misurazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti e della logistica sulla base di norme riconosciute a livello mondiale; tale quadro potrebbe quindi essere utilizzato per fornire alle imprese e agli utenti finali una stima delle emissioni di gas a effetto serra generate dalle loro scelte e aumentare la domanda da parte degli utenti finali e dei consumatori a favore di soluzioni di trasporto e mobilità più sostenibili, evitando nel contempo il greenwashing.
- (6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra i modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale delle imprese e dei clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.

⁴ LIBRO BIANCO, Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, COM(2011)0144 definitivo.

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).

- (7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.
- (8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo.
- (9) Il presente regolamento non dovrebbe applicarsi agli intermediari di dati, quali quelli che offrono servizi digitali di mobilità multimodale, laddove non calcolino direttamente le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ma si limitino a trasmettere informazioni su tali emissioni fornite da un soggetto interessato o da altre persone fisiche o giuridiche pertinenti. Gli intermediari di dati dovrebbero essere tuttavia vincolati dalle pertinenti norme relative alla comunicazione e alla trasparenza dei dati comunicati sulle emissioni di gas a effetto serra, affinché sia garantita la comparabilità di tali dati sul mercato.

- (10) Il presente regolamento non dovrebbe applicarsi quando il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra sono effettuati in forma aggregata. Rientrano in tale contesto i casi in cui l'obbligatorietà della comunicazione di informazioni relative all'ambiente ai fini delle informative sulla sostenibilità e l'istituzione di conti ambientali per scopi statistici derivi da altre norme dell'Unione, quali quelle definite nella direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità⁶ e nel regolamento sui conti economici ambientali europei⁷. Di contro, le informazioni ottenute sulla base del presente regolamento possono contribuire all'elaborazione di relazioni consolidate sulle emissioni previste da altre normative applicabili dell'Unione, a condizione che le rispettive metodologie e i dati raccolti siano sufficientemente compatibili.
- (11) Un metodo adeguato per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto è uno degli aspetti chiave del quadro armonizzato dell'Unione stabilito dal presente regolamento. Tale metodo dovrebbe garantire che i calcoli delle emissioni effettuati lungo una catena di trasporto forniscano dati comparabili e precisi sulle emissioni di gas a effetto serra, seguendo un'unica serie di fasi metodologiche. Dovrebbe inoltre tenere adeguatamente conto delle esigenze del mercato dei trasporti, al fine di evitare un'inutile complessità, nonché oneri e costi eccessivi, ed essere accettata dai portatori di interessi.

⁶ Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, che modifica il regolamento (UE) n. 537/2014, la direttiva 2004/109/CE, la direttiva 2006/43/CE e la direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la rendicontazione societaria di sostenibilità ([GU L 322 del 16.12.2022, pag. 15](#)).

⁷ Regolamento (UE) n. 691/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2011, relativo ai conti economici ambientali europei ([GU L 192 del 22.7.2011, pag. 1](#)).

- (12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione⁸ nell'aprile del 2023, che recepisce la norma ISO 14083:2023, è stata scelta come metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ai sensi del presente regolamento. Promuovendone l'applicazione nell'UE, si favorisce la compatibilità internazionale della contabilizzazione delle emissioni, come anche un ulteriore allineamento globale della metodologia applicata. Dall'analisi è emerso che la norma ISO 14083:2023 si è rivelata la più pertinente e proporzionata ai fini degli obiettivi del presente regolamento. La quantificazione delle emissioni è effettuata "dal pozzo alla ruota" ("well-to-wheel"), o "dal pozzo alla scia" ("well-to-wake") per i settori del trasporto marittimo e aereo, e comprende le emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'approvvigionamento energetico e dall'uso dei veicoli durante le operazioni di trasporto e di hub. La Commissione, in cooperazione con il Comitato europeo di normazione e gli organismi nazionali di normazione degli Stati membri, dovrebbe adoperarsi per fornire al settore dei trasporti l'accesso alla suddetta norma gratuitamente o a tariffa ridotta nella sua versione ufficiale e autentica, come anche una traduzione nelle lingue ufficiali dell'Unione, al fine di rendere il presente regolamento più accessibile a tutti coloro che vi sono soggetti.
- (13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare di volta in volta la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione, nonché delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. Qualora da tali valutazioni emerga il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, la Commissione può chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza. Dovrebbe essere esclusa l'applicazione di una modifica o di una componente che generi un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento e di altre norme dell'Unione applicabili.

⁸ <https://www.cencenelec.eu>

- (14) Al fine di evitare la diffusione sul mercato di informazioni imprecise, potrebbe rendersi necessario chiarire la metodologia di riferimento per quanto concerne i parametri e le ipotesi di rilievo per le emissioni di gas a effetto serra utilizzati per il calcolo delle emissioni prima della fornitura del servizio. Lo stesso vale per altri parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni o all'aggregazione di elementi di dati nel caso in cui l'impiego di tali parametri non sia esplicitamente chiarito nella metodologia.
- (15) Ai fini del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono essere utilizzati tipi diversi di dati di ingresso, fra cui dati primari e secondari. L'uso di dati primari consente di ottenere risultati più affidabili e precisi, per cui dovrebbe essergli accordata la precedenza, di modo che gradualmente tali dati si diffondano nei processi di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. I dati primari potrebbero non essere ottenibili, oppure rivelarsi eccessivamente onerosi per alcuni portatori di interessi, in particolare per piccole e medie imprese. Dovrebbe pertanto essere ammesso l'uso di dati secondari, nel rispetto di condizioni chiare. Tuttavia, al fine di ottenere una contabilizzazione più precisa delle emissioni di gas a effetto serra, uno Stato membro può prevedere che l'uso dei dati primari sia obbligatorio per le operazioni di trasporto sul suo territorio da parte di soggetti il cui numero di dipendenti supera una determinata soglia fissata dal diritto nazionale quando il servizio di trasporto inizia e termina sul suo territorio. Al fine di non ostacolare i servizi di trasporto internazionale e lo sviluppo delle piccole e medie imprese, lo Stato membro non dovrebbe applicare tale obbligo alle operazioni di trasporto transfrontaliere e alle operazioni di trasporto in transito nel suo territorio o alle piccole e medie imprese quali definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione.
- (16) Per quanto concerne i dati secondari, le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono essere calcolate utilizzando valori standard o dati modellizzati. Dall'impiego di valori standard e dati modellizzati si dovrebbero tuttavia ottenere informazioni precise e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra di uno specifico servizio di trasporto e, pertanto, tali valori standard dovrebbero essere stabiliti, e i dati modellizzati sviluppati, in modo neutro e obiettivo, sulla base di fonti affidabili e di parametri adeguati.

- (16 bis) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e la duplicazione dei calcoli, i soggetti possono utilizzare dati primari o secondari contabilizzati allo stesso livello di aggregazione di quello previsto dal presente regolamento, che si ritiene siano stati verificati ai sensi del presente regolamento o che sono stati verificati ai sensi di altre normative vigenti dell'Unione da un organismo accreditato.
- (17) È opportuno istituire una banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra al fine di migliorare la comparabilità dei risultati delle emissioni di gas a effetto serra ottenuti in applicazione del presente regolamento. La banca dati di base dell'UE dovrebbe includere una tabella distinta per ciascun modo di trasporto e i dati standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo dovrebbero essere ricavati dalla banca dati "Thetis-MRV" o dalla banca dati "FuelEU". Dovrebbero essere consentite anche altre banche dati e serie di dati pertinenti operate da terzi, a condizione che siano sottoposte a un controllo tecnico della qualità a livello dell'Unione.
- (18) Per la determinazione dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, i fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti sono tenuti a calcolare le stime delle emissioni di gas a effetto serra che rispecchiano la quantità di energia utilizzata nella prospettiva "dal pozzo alla ruota". È pertanto opportuno istituire una banca dati centrale dell'UE dei fattori di emissione di gas a effetto serra dei vettori energetici per garantire la comparabilità e la qualità dei dati di ingresso.

- (18 bis) La banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e la banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra dovrebbero in particolare includere, rispettivamente, i valori per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra concordati dall'Unione, o nell'interesse dell'Unione, a livello internazionale. Tuttavia, date le specificità settoriali, nazionali e regionali dei valori standard nell'Unione, la banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dovrebbe riflettere i tipi di veicoli e navi generalmente utilizzati negli Stati membri. Tale banca dati e la banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra dovrebbero inoltre riflettere caratteristiche uniche nei diversi Stati membri.
- (19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati esterne gestite da terzi dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza tecnica necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se necessario, gli Stati membri possono fornire ulteriori contributi all'Agenzia europea dell'ambiente.
- (20) I dati modellizzati possono essere utilizzati se si basano su un modello stabilito conformemente alla metodologia di riferimento e, se del caso, ad altre disposizioni relative all'utilizzo di dati secondari e strumenti di calcolo di cui al presente regolamento.

- (21) Il regolamento (UE) 2015/757⁹ e la direttiva 2003/87/CE¹⁰ impongono la raccolta, il calcolo e la comunicazione annuale delle emissioni di CO₂ generate rispettivamente da navi ed aeromobili. Il regolamento (UE) 2015/757 e la direttiva 2003/87/CE sono complementari alle disposizioni del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la produzione di dati sul carburante combusto come dati di ingresso per la quantificazione delle emissioni dei servizi di trasporto, per distanza percorsa o quantità di carico trasportata. I dati di ingresso per la generazione di emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono anche derivare dall'attuazione di altri quadri legislativi, quali i regolamenti (UE) 2019/1242¹¹, (UE) 2019/631¹² o (UE) 2023/1805¹³. La Commissione dovrebbe garantire la compatibilità e la coerenza del presente regolamento con la normativa vigente dell'Unione e le iniziative future. In particolare, l'imminente [proposta sull'accesso ai dati relativi ai veicoli] potrebbe promuovere l'uso dei dati primari.
- (22) È opportuno stabilire metriche comuni per esprimere i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra che sono alla base della comparabilità di tali dati e consentono un'efficace analisi comparativa di vari servizi di trasporto. Le metriche comuni dovrebbero inoltre consentire una comunicazione chiara da parte del fornitore dei dati e una comprensione accurata di tale comunicazione da parte del destinatario dei dati.

⁹ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE ([GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55](#)).

¹⁰ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio ([GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32](#)).

¹¹ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio ([GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202](#)).

¹² Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE). [GU L 111 del 25.4.2019, pag. 53](#).

¹³ Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (Testo rilevante ai fini del SEE). GU L 234 del 22.9.2023, pag. 100.

- (23) Ogni informazione disaggregata sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto comunicata a terzi per fini commerciali o normativi conformemente all'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe contenere in modo obbligatorio e ben visibile i dati di uscita stabiliti conformemente alle norme specifiche per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra fissate dal presente regolamento. Se del caso, possono essere aggiunti dati ulteriori rispondenti a finalità diverse da quelle definite nel presente regolamento.
- (23 bis) La divulgazione di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra prima della fornitura di un servizio di trasporto è essenziale per incoraggiare i cittadini a compiere una scelta informata. Tuttavia, le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra possono essere divulgate dopo la prestazione del servizio di trasporto in casi debitamente giustificati in cui le comunicazioni tra imprese richiedono un livello di informazione più dettagliato, in particolare nel contesto delle catene logistiche e dei rapporti di subappalto.
- (24) Al fine di dimostrare la conformità rispetto alle prescrizioni del presente regolamento, il soggetto che calcola e comunica le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto dovrebbe essere in grado di raccogliere prove a sostegno dei rispettivi dati di uscita. Tali prove dovrebbero essere ricavate conformemente alle norme in materia di comunicazione a livello di servizi di trasporto stabilite dalla norma EN ISO 14083:2023 e dovrebbero essere disponibili su richiesta di un'autorità competente, quale un organo giurisdizionale, o di qualsiasi altro terzo, se così previsto da accordi separati, anche in una prospettiva tra imprese.

- (25) Fatto salvo il caso in cui si applichino disposizioni distinte, un intermediario di dati che raccoglie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto da un soggetto interessato o da un'altra persona fisica o giuridica pertinente e le comunica sul mercato non dovrebbe essere considerato responsabile nel caso in cui tali informazioni violino gli obblighi relativi al calcolo e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e la certificazione degli strumenti di calcolo di cui al presente regolamento. L'intermediario di dati dovrebbe tuttavia adoperarsi per evitare la divulgazione di informazioni imprecise o inesatte e dovrebbe rispettare le norme relative ai dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, alla comunicazione e alla trasparenza. Inoltre l'intermediario di dati dovrebbe indicare la fonte di tali informazioni, per consentirne l'identificazione.
- (26) Strumenti di calcolo esterni forniti sul mercato per un uso commerciale e non commerciale più ampio possono facilitare la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, sostenendone così la diffusione tra gruppi più ampi di portatori di interessi. L'uso di tali strumenti dovrebbe essere certificato, per garantire che gli strumenti siano conformi alle prescrizioni di cui al presente regolamento, in particolare per quanto concerne l'uso della metodologia di riferimento comune e di una serie adeguata di dati di ingresso. In particolare, allo scopo di agevolare l'attuazione del presente regolamento da parte delle PMI, limitare la complessità del calcolo e ridurre gli oneri amministrativi e finanziari per le PMI, nonché per conseguire un'attuazione uniforme della contabilizzazione per i servizi più tipici e accrescere la trasparenza dei dati, la Commissione dovrebbe sviluppare strumenti di calcolo per la definizione dei dati di uscita.
- (27) Un sistema di verifica adeguatamente concepito per la conformità dei dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra comunicati sul mercato e dei relativi processi di calcolo rispetto alle prescrizioni del presente regolamento dovrebbe aumentare in modo sostanziale la fiducia nell'affidabilità e nella precisione di tali dati. I soggetti che hanno superato con successo la valutazione della conformità dovrebbero avere il diritto di ottenere una prova di conformità comunemente riconosciuta in tutta l'Unione. Se sono stati inclusi dati primari, la prova di conformità dovrebbe recare indicazione, in particolare al fine di incentivare la raccolta e l'uso di dati primari da parte di ogni soggetto interessato dalle norme stabilite dal presente regolamento.

- (28) Gli oneri amministrativi connessi alla verifica potrebbero essere sproporzionati per le piccole imprese e dovrebbero pertanto essere evitati. A tale fine, le piccole e medie imprese dovrebbero essere esentate dagli obblighi concernenti la verifica, fatto salvo il caso in cui desiderino ottenere una prova di conformità corrispondente. Inoltre, le grandi imprese dovrebbero tenere conto del principio di proporzionalità nel valutare la possibilità di chiedere la verifica della conformità ai partner della catena del valore, in particolare quando si tratta di piccole e medie imprese.
- (29) Qualora i dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto siano già stati verificati conformemente a norme specifiche stabilite da altri atti dell'Unione – compresi, per il settore del trasporto aereo, la direttiva 2003/87 e gli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base e, per il settore del trasporto marittimo, il regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE o il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE –, si dovrebbe ritenere che i dati in questione siano stati verificati a norma del presente regolamento.
- (29 bis) Al fine di preservare la coerenza della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto aereo nella normativa dell'Unione, i dati relativi alle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, da includere nelle banche dati istituite a norma di altri atti dell'UE nel settore dei trasporti o da utilizzare a norma di tali atti, quali il regolamento (UE) 2023/2405 e gli atti di esecuzione adottati su tale base, possono, alle condizioni previste da tali atti, basarsi sulle norme per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto stabilite dal presente regolamento.

- (30) Affinché il presente regolamento funzioni efficientemente, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'istituzione di ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹⁴. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (31) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione in merito alle richieste al Comitato europeo di normazione per quanto riguarda la revisione della norma EN ISO 14083:2023, l'esclusione dell'applicazione di talune modifiche o componenti di tale norma, l'uso di dati primari o secondari verificati da un organismo accreditato ai sensi di altre normative vigenti dell'Unione, la definizione di metriche di dati applicabili che esprimono i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, il chiarimento della metodologia di riferimento che stabilisce norme per lo svolgimento del controllo tecnico della qualità delle banche dati esterne dei valori standard, l'elaborazione e la certificazione degli strumenti di calcolo e la verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra, nonché per integrare l'elenco delle metriche. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵.

¹⁴ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea ([GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1](#)).

¹⁵ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ([GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13](#)).

- (32) La comparabilità dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e una maggiore diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nella pratica commerciale non sono obiettivi che possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri senza il rischio di introdurre oneri burocratici sul mercato interno e costi e oneri amministrativi aggiuntivi per le industrie. Tali obiettivi possono invece essere conseguiti meglio a livello di Unione in ragione degli effetti di rete di un'azione congiunta degli Stati membri. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea.
- (33) Conformemente al principio di proporzionalità, ai fini del conseguimento dell'obiettivo fondamentale di incentivare cambiamenti comportamentali tra le imprese e i clienti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra, è necessario e opportuno stabilire norme sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.
- (34) Nel contesto della valutazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe valutare la necessità e la fattibilità di includere nella metodologia di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra i processi di costruzione, manutenzione e demolizione dei veicoli o delle attrezzature di trasbordo, imbarco e sbarco, al fine di determinare emissioni di gas a effetto serra basate sull'intero ciclo di vita, poiché un approccio fondato sull'impronta di carbonio complessiva (emissioni di gas a effetto serra basate sul ciclo di vita), come previsto nel Libro bianco sui trasporti del 2011 e nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del dicembre 2020, richiede che siano incluse la catena a monte e le emissioni alla fine del ciclo di vita. La Commissione dovrebbe inoltre valutare la necessità e la fattibilità di rendere obbligatoria la comunicazione delle informazioni in linea con la norma EN ISO 14083 2023,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO 1

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce le norme per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione.

Articolo 2

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica in particolare a:

- a) soggetti che forniscono o organizzano servizi di trasporto di merci e passeggeri nell'Unione, che calcolano [...] le emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione e che comunicano [...] a terzi informazioni disaggregate in merito a tali emissioni;
- b) sviluppatori di strumenti di calcolo;
- c) sviluppatori di banche dati di terzi e
- d) organismi di valutazione della conformità responsabili delle attività di verifica e certificazione.

Il presente regolamento si applica al calcolo e alla comunicazione dei dati qualora tali dati siano calcolati e comunicati su base contrattuale o volontaria o qualora tale calcolo e tale comunicazione siano obbligatori a norma del diritto nazionale o dell'Unione applicabile.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini dell'applicazione del presente regolamento si intende per:

- 1) "gas a effetto serra": componente gassoso dell'atmosfera, naturale o antropico, che assorbe ed emette radiazioni a lunghezze d'onda specifiche nello spettro delle radiazioni infrarosse emesse dalla superficie della Terra, dall'atmosfera e dalle nuvole;
- 2) "emissione di gas a effetto serra": il rilascio nell'atmosfera di un gas a effetto serra espresso come massa di biossido di carbonio equivalente;
- 3) "biossido di carbonio equivalente (CO₂e)": unità che consente di confrontare il forzante radiativo di un gas a effetto serra con quello del biossido di carbonio;
- 4) "contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra": le azioni intraprese per quantificare, mediante misurazioni e calcoli, le emissioni di gas a effetto serra, e utilizzate per comunicare tali emissioni;
- 5) "servizio di trasporto": il trasporto di merci o di passeggeri da un luogo di origine a un luogo di destinazione; un servizio di trasporto può implicare uno o più elementi della catena di trasporto che richiedono tanto una o più operazioni di trasporto quanto una o più operazioni di hub, oppure una o più operazioni di trasporto o una o più operazioni di hub;
- 6) "operazione di trasporto": l'utilizzo di un veicolo per il trasporto di passeggeri e/o merci;
- 7) "operazione di hub": l'operazione finalizzata al trasferimento di merci o di passeggeri attraverso un hub;
- 8) "veicolo": mezzo per il trasporto di passeggeri e/o merci in tutti i modi di trasporto;

- 9) "catena di trasporto": sequenza di elementi di trasporto relativi alle merci o a uno o più passeggeri (o a un gruppo di passeggeri) che, considerati nel loro insieme, ne costituiscono lo spostamento dal luogo di origine a quello di destinazione;
- 10) "elemento della catena di trasporto": sezione di una catena di trasporto all'interno della quale merci oppure uno o più passeggeri (o un gruppo di passeggeri) sono trasportati mediante un unico veicolo o transitano attraverso un unico hub;
- 11) "divulgazione di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto": la comunicazione a terzi di informazioni disaggregate sulle emissioni di gas a effetto serra relative a uno specifico servizio di trasporto da parte di un soggetto interessato o di un intermediario di dati, nel contesto della fornitura, della comunicazione o della commercializzazione di tale servizio, prima o dopo la prestazione del servizio di trasporto;
- 12) "soggetto interessato": soggetto che calcola le emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto che inizia o termina nel territorio dell'Unione e comunica a terzi le informazioni in merito a tali emissioni per fini commerciali o normativi;
- 13) "intermediario di dati": persona fisica o giuridica che raccoglie e comunica informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto sulla base di accordi giuridici, contrattuali o di altro tipo distinti;
- 14) "attività che genera gas a effetto serra": attività che comporta un'emissione di gas a effetto serra;
- 15) "dati relativi ad attività che generano gas a effetto serra": misura quantitativa di un'attività che genera gas a effetto serra;
- 16) "intensità delle emissioni di gas a effetto serra": coefficiente che descrive il rapporto tra i dati indicati relativi a un'attività che genera gas a effetto serra e l'emissione di gas a effetto serra;
- 17) "fattore di emissione di gas a effetto serra": coefficiente che descrive il rapporto tra i dati relativi a un'attività che genera gas a effetto serra e l'emissione di gas a effetto serra;

- 18) "emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota": emissioni che rappresentano l'impatto, in termini di gas a effetto serra, dell'utilizzo dei veicoli e del loro approvvigionamento energetico, comprese le emissioni di hub e refrigeranti. Per i settori del trasporto marittimo e aereo, si intendono le emissioni di gas a effetto serra "well-to-wake" ("dal pozzo alla scia");
- 19) "emissioni dal serbatoio alla ruota": emissioni derivanti dal consumo energetico connesso alla propulsione del veicolo; sottoinsieme delle emissioni "dal pozzo alla ruota". Per i settori del trasporto marittimo e aereo, si intendono le emissioni di gas a effetto serra "tank-to-wake" ("dal serbatoio alla scia");
- 20) "vettore energetico": sostanza o fenomeno utilizzabile per produrre energia meccanica o termica o per lo svolgimento di processi chimici o fisici;
- 21) "dati primari": valore quantificato di un processo o di un'attività ottenuto da una misurazione diretta o da un calcolo basato su misurazioni dirette;
- 22) "dati secondari": dati modellizzati o valori standard che non rispondono alle prescrizioni per i dati primari, come dati provenienti da banche dati e letteratura pubblicata, fattori standard di emissione di gas a effetto serra ricavati da inventari nazionali, dati calcolati, stime o altri dati rappresentativi, dati ottenuti da processi di approssimazione o stime approssimative;
- 23) "valore standard": valore di dati secondari tratto da una fonte pubblicata, considerato predefinito in caso di mancanza di dati primari o modellizzati;
- 24) "dati modellizzati": dati stabiliti utilizzando un modello che tiene conto di dati primari e/o di parametri pertinenti per le emissioni di gas a effetto serra di un'operazione di trasporto o di un'operazione di hub; può trattarsi anche di un modello fornito da uno strumento di calcolo;

- 25) "dati di uscita": dati disaggregati sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto stabiliti utilizzando la metodologia di riferimento e i dati di ingresso stabiliti dal presente regolamento;
- 26) "metriche": misura di valutazione quantitativa;
- 27) "prova a sostegno delle informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto": la redazione, su richiesta, di una relazione a livello di servizio di trasporto, come stabilito dalla norma EN ISO 14083:2023;
- 28) "strumento di calcolo": un'applicazione, un modello o un software che consente il calcolo automatico delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto;
- 29) "strumento di calcolo esterno": strumento di calcolo fornito sul mercato da terzi per un uso commerciale o non commerciale più ampio;
- 30) "organismo di valutazione della conformità": organismo di valutazione della conformità quale definito all'articolo 2, punto 13), del regolamento (CE) n. 765/2008¹⁶.

¹⁶ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 ([GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30](#)).

CAPO II

METODOLOGIA

Articolo 4

Metodo di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

1. Le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sono calcolate sulla base della metodologia definita nella norma EN ISO 14083:2023, nella sua versione aggiornata, come specificato dalle norme di cui al capo III del presente regolamento.
2. La Commissione valuta la necessità di un adeguamento di componenti della norma di cui al paragrafo 1 entro 36 mesi dalla data di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del presente regolamento.
3. La Commissione può, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, avviare una verifica di conformità al fine di valutare eventuali modifiche della norma di cui al paragrafo 1 e la necessità di un successivo adeguamento.
4. In deroga al paragrafo 1, la Commissione, mediante atti di esecuzione conformemente all'articolo 17, individua le eventuali modifiche di cui al paragrafo 3 o relative alle componenti di cui al paragrafo 2, che determinano un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento e con altre norme applicabili dell'Unione, e che pertanto non si applicano.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione conformemente all'articolo 17 per chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di cui al paragrafo 1, anche sulla base dell'esito della valutazione di cui al paragrafo 2 e della verifica di conformità di cui al paragrafo 3.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione conformemente all'articolo 17 al fine di definire norme dettagliate per l'attuazione uniforme del presente regolamento con l'obiettivo di chiarire la metodologia di riferimento di cui al paragrafo 1, di garantirne l'attuazione uniforme sul mercato per quanto concerne l'approccio per stabilire parametri appropriati relativi alle emissioni di gas a effetto serra per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prima della fornitura di un servizio e, se del caso, altri parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni o all'aggregazione di elementi di dati non esplicitamente spiegati in tale metodologia.

7. I dati relativi alle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, da inserire nelle banche dati istituite a norma di altri atti dell'UE nel settore dei trasporti o da utilizzare a norma di tali atti, possono basarsi sulle norme per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di cui all'articolo 1, alle condizioni previste da tali atti.

CAPO III

DATI DI INGRESSO E FONTI

Articolo 5

Uso di dati primari e secondari

1. I soggetti di cui all'articolo 2, lettera a), ricorrono in primis all'uso di dati primari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto.

Uno Stato membro può prevedere che l'uso dei dati primari sia obbligatorio per le operazioni di trasporto sul suo territorio da parte di soggetti il cui numero di dipendenti supera una determinata soglia fissata dal diritto nazionale quando il servizio di trasporto inizia e termina sul suo territorio. Lo Stato membro non applica tale obbligo alle operazioni di trasporto transfrontaliere, comprese le operazioni in transito nel suo territorio, e alle piccole e medie imprese di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione¹⁷.

¹⁷ Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (2003/361/CE)(GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36).

2. L'uso di dati secondari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto è consentito alle condizioni seguenti:
- a) i valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra sono ricavati da:
 - i) una banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 6, paragrafo 1;
 - ii) banche dati e serie di dati dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra gestite da terzi, conformemente all'articolo 7;
 - b) i fattori standard di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti sono ricavati dalla banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 8;
 - c) i dati modellizzati si basano su un modello stabilito conformemente alla metodologia di cui all'articolo 4 e alle norme di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 11, se del caso.
3. Fatto salvo il paragrafo 1, secondo comma, del presente articolo, i soggetti di cui all'articolo 2, lettera a), possono usare dati primari o secondari che si ritiene siano stati verificati a norma dell'articolo 13, paragrafo 8, o che sono stati verificati ai sensi di altre normative vigenti dell'Unione da un organismo accreditato di cui all'articolo 15 bis, a condizione che tali dati siano disponibili allo stesso livello di aggregazione di quello previsto dal presente regolamento.

La Commissione adotta atti di esecuzione, conformemente all'articolo 17, che stabiliscono norme dettagliate sulle condizioni di applicazione del presente paragrafo.

Articolo 6

Banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra

1. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente e, se necessario, con contributi aggiuntivi e volontari degli Stati membri, entro il [data: 42 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] istituisce una banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto i), compresi valori standard per i tipi di veicoli e navi generalmente utilizzati in alcuni o in tutti gli Stati membri.

Tali valori standard riflettono l'approccio basato sul luogo menzionato nella norma di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e, a seconda dei casi, caratteristiche uniche nei diversi Stati membri.

Se disponibile, la banca dati di base dell'UE include i valori di intensità delle emissioni di gas a effetto serra concordati dall'Unione, o nell'interesse dell'Unione, a livello internazionale. Tali valori sono utilizzati come valori standard per il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra delle operazioni di trasporto che attraversano almeno una frontiera tra due Stati membri, salvo laddove siano disponibili valori standard più precisi nella banca dati di base dell'UE.

1 bis. La banca dati di base dell'UE comprende una tabella distinta per ciascun modo di trasporto, in particolare per quanto riguarda i dati standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo. I dati standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo sono ricavati automaticamente dalla banca dati "Thetis-MRV" e integrati, se del caso, da altre fonti di informazioni, come la banca dati "FuelEU", istituita a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2023/1805. La Commissione garantisce la manutenzione, l'aggiornamento e lo sviluppo continuo della banca dati di cui al paragrafo 1, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica nel settore dei trasporti, dei principi di cui al paragrafo 1, e dei nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. La Commissione garantisce la compatibilità e la coerenza della banca dati con la vigente normativa dell'Unione. La Commissione valuta la necessità di aggiornare la banca dati almeno una volta l'anno.

Ogniqualvolta i valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra contenuti nella banca dati sono aggiornati, la Commissione provvede tempestivamente affinché tale aggiornamento sia reso pubblico. In tal caso i soggetti aggiornano, se necessario, i dati di uscita stabiliti a norma dell'articolo 9 prima della scadenza di un termine di 3 anni.

L'accesso alla banca dati di cui al paragrafo 1 per la consultazione o l'utilizzo dei valori standard per l'intensità delle emissioni è aperto al pubblico, gratuito e disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'UE.

Articolo 7

Banche dati e serie di dati dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra gestite da terzi

1. Lo sviluppatore di una banca dati o di una serie di dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), presenta alla Commissione una domanda di controllo tecnico della qualità dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra contenuti in tale banca dati o serie di dati. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente, effettua il controllo tecnico della qualità conformemente alle prescrizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del presente regolamento.
2. Ai fini dell'utilizzo di dati secondari conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), possono essere utilizzate esclusivamente banche dati e serie di dati dei valori standard dell'intensità delle emissioni che sono stati valutati positivamente dalla Commissione in seguito al controllo tecnico della qualità di cui al paragrafo 1.
3. L'obbligo di cui al paragrafo 1 si applica a decorrere dal [24 mesi dalla data di cui all'articolo 19, paragrafo 2]. Una valutazione positiva conformemente al paragrafo 2 è valida per due anni.
4. Entro 48 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 17, che stabiliscono norme dettagliate per l'attuazione uniforme del presente regolamento definendo le norme e le condizioni per svolgere il controllo tecnico della qualità di cui al paragrafo 1 e le condizioni per una valutazione positiva a norma del paragrafo 2.

Articolo 8

Banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra

1. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente e, se necessario, con contributi aggiuntivi e volontari degli Stati membri, istituisce una banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), compresi fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici utilizzati in alcuni o in tutti gli Stati membri.

Tali fattori standard di emissione di gas a effetto serra riflettono l'approccio basato sul luogo nella metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra e, a seconda dei casi, caratteristiche uniche nei diversi Stati membri.

Se disponibile, la banca dati centrale dell'UE include i fattori di emissione di gas a effetto serra concordati dall'Unione, o nell'interesse dell'Unione, a livello internazionale. Tali fattori sono utilizzati come fattori standard di emissione per il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra delle operazioni di trasporto che attraversano almeno una frontiera tra due Stati membri, salvo laddove siano disponibili fattori standard di emissione più precisi nella banca dati centrale dell'UE.

2. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente, garantisce la manutenzione, l'aggiornamento e lo sviluppo continuo della banca dati di cui al paragrafo 1, tenendo conto dell'esigenza di eventuali adeguamenti alla norma di cui all'articolo 4, paragrafo 2, dell'evoluzione tecnologica nel settore dei trasporti, dei principi di cui al paragrafo 1 e dei nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. La Commissione garantisce la compatibilità e la coerenza della banca dati con la vigente normativa dell'Unione.

Ogniqualvolta i fattori standard di emissione di gas a effetto serra contenuti nella banca dati sono aggiornati, la Commissione provvede tempestivamente affinché tale aggiornamento sia reso pubblico. In tal caso i soggetti aggiornano, se necessario, i dati di uscita stabiliti a norma dell'articolo 9 prima della scadenza di un termine di 3 anni.

3. L'accesso alla banca dati di cui al paragrafo 1 per la consultazione o l'utilizzo di fattori standard di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti è aperto al pubblico, gratuito e disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'UE.

CAPO IV

DATI DI USCITA E TRASPARENZA

Articolo 9

Ottenimento dei dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto

1. I dati di uscita sono ottenuti utilizzando la metodologia di riferimento e i dati di ingresso conformemente agli articoli da 4 a 8 del presente regolamento.
2. I dati di uscita possono essere ottenuti utilizzando strumenti di calcolo. A tal fine possono essere utilizzati solo strumenti di calcolo esterni certificati a norma dell'articolo 11 o lo strumento di cui al paragrafo 3.
3. Entro [36 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione elabora, mediante atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 17, uno strumento di calcolo per la determinazione dei dati di uscita.
4. Gli strumenti di cui al paragrafo 2 possono essere utilizzati per calcolare le metriche o gli altri dati da includere nelle banche dati istituite a norma di altri atti dell'UE nel settore dei trasporti, alle condizioni previste da tali atti.
5. I dati di uscita constano quanto meno della massa totale di biossido di carbonio equivalente (CO₂e) per ciascun servizio di trasporto e, in relazione al tipo di servizio di trasporto in questione, delle metriche di dati applicabili che esprimono i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, come raccomandato nella norma di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e come definito conformemente al secondo comma del presente paragrafo.

Al fine di garantire l'attuazione uniforme del primo comma, la Commissione definisce, mediante atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 17, le metriche di dati ivi indicate per il trasporto merci, il flusso di merci presso un hub, il trasporto passeggeri e il flusso di passeggeri presso un hub. A tal fine, la Commissione tiene conto dei coefficienti di intensità delle emissioni di gas a effetto serra definiti nella norma di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

Articolo 10

Comunicazione e trasparenza

1. I soggetti interessati comunicano i dati di uscita in modo chiaro e inequivocabile prima della fornitura di un servizio di trasporto. In circostanze debitamente giustificate, i dati di uscita possono essere comunicati dopo la fornitura del servizio di trasporto. Quando comunicano dati di uscita, nell'informativa che accompagna tale comunicazione i soggetti interessati includono la seguente dicitura "Emissioni di gas a effetto serra calcolate conformemente al regolamento [*riferimento al presente regolamento*] del Parlamento europeo e del Consiglio", almeno in una delle lingue ufficiali dell'UE e, ove possibile, in una lingua ufficiale di uno Stato membro sul cui territorio è prestato il servizio.
2. Se i dati di uscita sono ottenuti e comunicati da un intermediario di dati sulla base di accordi distinti, si applicano le norme di cui al paragrafo 1 e all'articolo 9, paragrafo 5. Nel comunicare i dati di uscita, l'intermediario dei dati include un riferimento alla fonte dei dati.
3. In caso di impiego di dati primari ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, i soggetti interessati hanno facoltà di comunicare tale circostanza a terzi purché l'impiego dei dati primari sia stato accertato nel quadro del processo di verifica di cui agli articoli 12 e 13.

4. I soggetti interessati devono essere in grado di stabilire prove che comprovino le modalità di ottenimento dei dati di uscita. Tali prove sono stabilite conformemente alle prescrizioni della metodologia di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e:
- a) fungono da base per la valutazione di verifica a norma degli articoli 12 e 13;
 - b) sono messe a disposizione su richiesta di un'autorità competente designata a norma del diritto nazionale o dell'Unione o di un'altra terza parte nella misura in cui si applichino accordi giuridici o contrattuali distinti;
 - c) se la verifica è effettuata a norma degli articoli 12 e 13, dette prove contengono un riferimento alla prova di conformità di cui all'articolo 13, paragrafo 6, e le informazioni di contatto dell'organismo di valutazione della conformità che ha redatto la prova di conformità;
 - d) se i dati di uscita sono stabiliti mediante l'uso di uno strumento di calcolo esterno di cui all'articolo 9, paragrafo 2, dette prove contengono un riferimento a tale strumento di calcolo.
5. I dati di uscita e le prove di cui al paragrafo 4 sono redatti in modo chiaro e inequivocabile in almeno una delle lingue ufficiali dell'Unione. Ove possibile, sono resi disponibili sotto forma di link web, codice QR o formati equivalenti.

6. I dati personali sono trattati conformemente al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸.
7. I destinatari dei dati di uscita e delle prove di cui al paragrafo 4 adottano misure volte a garantire la riservatezza dei dati commerciali pertinenti trattati e comunicati conformemente al presente regolamento, nonché ad assicurare che tali dati possano essere consultati, trattati e divulgati soltanto in presenza di un'autorizzazione.

¹⁸ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) ([GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1](#)).

CAPO V

MISURE COMPLEMENTARI

Articolo 11

Certificazione degli strumenti di calcolo

1. Gli strumenti di calcolo esterni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, devono essere certificati da un organismo di valutazione della conformità di cui all'articolo 14.
2. Lo sviluppatore dello strumento di calcolo presenta una domanda a un organismo di valutazione della conformità, il quale valuta la conformità dello strumento di calcolo rispetto alle prescrizioni degli articoli da 4 a 9. In caso di valutazione positiva, l'organismo di valutazione della conformità emette un certificato di conformità dello strumento di calcolo al presente regolamento. In caso di valutazione negativa, l'organismo di valutazione della conformità ne comunica al richiedente le ragioni.
3. L'organismo di valutazione della conformità competente conserva un elenco aggiornato degli strumenti di calcolo che ha certificato e di cui ha revocato o sospeso la certificazione. Esso mette tale elenco a disposizione del pubblico sul proprio sito web e comunica senza indugio l'indirizzo di tale sito alla Commissione.
4. Il certificato è valido per un periodo di due anni.
5. La Commissione pubblica sul proprio sito web ufficiale un elenco di tutti gli strumenti di calcolo certificati conformemente ai paragrafi 1 e 2.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 17 per stabilire norme sulla certificazione degli strumenti di calcolo e sul relativo certificato di conformità, comprese norme sul rinnovo, sulla sospensione e sulla revoca della certificazione.

CAPO VI

VERIFICA DEI DATI SULLE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA E DEI PROCESSI DI CALCOLO

Articolo 12

Ambito di applicazione della verifica

1. I dati di uscita di cui all'articolo 9 sono soggetti a verifica della conformità alle prescrizioni di cui agli articoli 4, 5 e 9 del presente regolamento.
2. Il paragrafo 1 si applica ai soggetti interessati di cui all'articolo 2, lettera a), fatta eccezione per le microimprese e le piccole e medie imprese di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione¹⁹. Le microimprese e le piccole e medie imprese possono essere sottoposte a verifica a norma del presente regolamento su loro richiesta.

Articolo 13

Attività e processo di verifica

1. L'organismo di valutazione della conformità di cui all'articolo 14 verifica l'affidabilità, la credibilità, la conformità e la precisione dei dati comunicati dai soggetti interessati.
2. L'organismo di valutazione della conformità verifica la conformità alle prescrizioni degli articoli 4, 5 e 9 sulla base delle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 4. Tale verifica riguarda:
 - a) la metodologia di calcolo utilizzata;

¹⁹ Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (2003/361/CE)(GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36).

- b) la fonte o le fonti dei dati di ingresso utilizzati per il calcolo;
 - c) la correttezza del calcolo effettuato;
 - d) le metriche applicate.
3. Qualora siano utilizzati strumenti di calcolo esterni, l'organismo di valutazione della conformità tiene conto del relativo certificato di conformità di cui all'articolo 11, paragrafo 2.
 4. Qualora la valutazione di verifica individui calcoli inesatti o non conformità rispetto agli articoli 4, 5 o 9 del presente regolamento, l'organismo di valutazione della conformità ne informa tempestivamente il soggetto interessato. Tale soggetto corregge quindi il calcolo o pone rimedio alla non conformità in modo da consentire il completamento del processo di verifica.
 5. Il soggetto interessato fornisce all'organismo di valutazione della conformità tutte le informazioni aggiuntive che gli consentono di svolgere le procedure di verifica. L'organismo di valutazione della conformità può effettuare controlli durante il processo di verifica per determinare l'affidabilità dei dati e dei calcoli.
 6. Al termine della verifica, l'organismo di valutazione della conformità rilascia, se del caso, una prova di conformità in cui conferma che i dati di uscita sono conformi alle prescrizioni corrispondenti di cui al presente regolamento.
 7. L'organismo di valutazione della conformità competente redige e mantiene aggiornato un elenco dei soggetti che sono stati sottoposti a verifica a norma del presente articolo. Entro il 31 marzo di ogni anno l'organismo di valutazione della conformità trasmette tale elenco alla Commissione.

8. Se i dati di uscita sono già stati verificati a norma di altri atti dell'Unione che stabiliscono norme specifiche sulla valutazione della verifica dei dati di uscita, le quali garantiscono la conformità ai requisiti di cui al presente regolamento, i dati in questione si considerano verificati a norma del presente articolo.
9. La Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 17 che stabiliscono norme dettagliate sulla verifica dei dati di uscita e la relativa prova di conformità. Tali norme comprendono disposizioni in merito alle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 4, e ai diritti di comunicazione associati all'uso di dati primari di cui all'articolo 10, paragrafo 3.

CAPO VII

ACCREDITAMENTO

Articolo 14

Organismi di valutazione della conformità

1. Gli organismi di valutazione della conformità devono essere accreditati per lo svolgimento delle attività di verifica o di certificazione di cui agli articoli 11, 12 e 13.
2. L'organismo di valutazione della conformità deve essere indipendente dal soggetto che richiede le attività di verifica o certificazione di cui agli articoli 11, 12 e 13.
3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale competente per lo svolgimento dei compiti di verifica non intraprendono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o integrità in relazione alle attività di verifica o certificazione.
4. L'organismo di valutazione della conformità e il relativo personale svolgono le attività di verifica e certificazione con il massimo livello di integrità professionale e la competenza tecnica necessaria e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati delle loro attività di verifica, specialmente se proveniente da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.
5. L'organismo di valutazione della conformità deve disporre delle competenze, delle attrezzature e delle infrastrutture necessarie per svolgere le attività di verifica o certificazione per le quali è stato accreditato.

6. Il personale di un organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per quanto riguarda tutte le informazioni di cui è venuto a conoscenza nello svolgimento di compiti di verifica e certificazione.
7. Qualora subappalti compiti specifici connessi alla verifica o alla certificazione oppure ricorra a un'affiliata, l'organismo di valutazione della conformità si assume la piena responsabilità dei compiti svolti da subappaltatori o affiliate ovunque siano stabiliti, anche valutando e monitorando le qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro da tali soggetti.

Articolo 15

Procedure di accreditamento

1. Gli organismi di valutazione della conformità di cui all'articolo 14, paragrafo 1, devono essere accreditati da un organismo nazionale di accreditamento a norma del capo II del regolamento (CE) n. 765/2008.
2. Ciascuno Stato membro designa un'autorità che tiene aggiornato un elenco degli organismi di valutazione della conformità accreditati. Le autorità nazionali designate mettono l'elenco a disposizione del pubblico su un sito web ufficiale del governo. Uno Stato membro può decidere che tale compito sia svolto dall'organismo nazionale di accreditamento di cui al paragrafo 1.
3. Entro il 31 marzo di ogni anno, l'organismo nazionale di accreditamento notifica alla Commissione l'elenco degli organismi di valutazione della conformità accreditati, unitamente a tutte le relative informazioni di contatto.
4. Fatto salvo l'articolo 15 bis, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità.

Articolo 15 bis

Verifica a norma di altri atti dell'Unione che riguardano i settori del trasporto marittimo e aereo

1. Per il settore del trasporto marittimo, i verificatori accreditati a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/1805 e degli atti delegati adottati su tale base, o a norma dell'articolo 16 del regolamento (UE) 2015/757 e degli atti delegati adottati su tale base, possono svolgere le funzioni di organismi di valutazione della conformità a norma del presente regolamento. Tali verificatori sono considerati accreditati ai sensi degli articoli 14 e 15 del presente regolamento.
2. Per il settore del trasporto aereo, i verificatori accreditati a norma dell'articolo 15 della direttiva 2003/87/CE e degli atti di esecuzione adottati su tale base possono svolgere le funzioni di organismi di valutazione della conformità a norma del presente regolamento. Tali verificatori sono considerati accreditati ai sensi degli articoli 14 e 15 del presente regolamento.

CAPO VIII

POTERI DELEGATI E COMPETENZE DI ESECUZIONE

Articolo 16

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP: *inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento*].
3. La delega di potere di cui all'articolo 15, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafi 4 e 5, all'articolo 9, paragrafo 4, e all'articolo 15, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di [due mesi] dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 17

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO IX

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 18

Relazioni e riesame

Entro il [OP: inserire la data corrispondente a cinque anni dopo la data in cui il presente regolamento diventa applicabile], la Commissione effettua una valutazione del presente regolamento alla luce degli obiettivi che si prefigge e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle sue principali conclusioni, comprendente una valutazione dell'esigenza di un approccio fondato sull'impronta di carbonio complessiva e proposte di adeguate azioni future.

Articolo 18 bis

Orientamenti

Almeno un anno prima della data di cui all'articolo 19, paragrafo 2, la Commissione, tenendo conto degli orientamenti esistenti adottati a livello nazionale, adotta orientamenti per promuovere l'applicazione generalizzata della norma di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e aiutare le piccole e medie imprese nell'attuazione del presente regolamento. Tali orientamenti sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 19

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
2. Esso si applica a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a 60 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].
3. Tuttavia l'articolo 4, paragrafi 5 e 6, l'articolo 6, paragrafo 1, l'articolo 7, paragrafo 4, l'articolo 9, paragrafo 5, l'articolo 11, paragrafo 6, l'articolo 13, paragrafo 9, e l'articolo 15, paragrafo 4, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente / La presidente

Per il Consiglio

Il presidente