

Bruxelles, 3 marzo 2026
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2023/0266(COD)

15614/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
PARLNAT

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di
trasporto

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 26 febbraio 2026

I. INTRODUZIONE

1. Il 14 luglio 2023 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto (di seguito "Count Emissions EU"), nell'ambito del pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci.
2. Il Consiglio ha approvato per consenso il suo orientamento generale il 4 dicembre 2023.
3. Il 10 aprile 2024 il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura con 349 voti a favore, 243 voti contrari e 12 astensioni. Il fascicolo è di competenza congiunta della commissione TRAN (relatore Norbert Lins (DE, PPE)) e della commissione ENVI (relatore Antonio Decaro (IT, S&D)).
4. Il 2 luglio 2025, durante la presidenza danese, si è tenuto il primo trilogio sul fascicolo, dal quale è scaturito un ampio mandato per l'avvio dei negoziati a livello tecnico. Da allora hanno avuto luogo nove riunioni tecniche interistituzionali.
5. Il secondo e ultimo trilogio si è svolto il 5 novembre 2025.
6. Il 26 novembre 2025 il Coreper ha analizzato il testo di compromesso finale in vista del raggiungimento di un accordo e lo ha confermato.
7. Il 4 dicembre 2025 i presidenti della commissione TRAN e della commissione ENVI hanno inviato una lettera al presidente del Coreper confermando che, qualora il Consiglio avesse approvato in prima lettura il testo concordato, dopo la messa a punto giuridico-linguistica, il Parlamento avrebbe approvato la posizione del Consiglio in seconda lettura.

II. OBIETTIVO

8. "Count Emissions EU" mira a stabilire norme comuni per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione. Si basa su una norma ISO¹ di recente adozione. La proposta mira inoltre a incentivare un cambiamento comportamentale tra i clienti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.
9. La proposta mira a semplificare il processo di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra per gli operatori dei trasporti, limitando nel contempo gli oneri amministrativi. È importante sottolineare che l'uso del quadro comune definito nel regolamento è imposto soltanto ai soggetti che scelgono di calcolare e comunicare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra a un livello disaggregato (o che sono tenuti altrimenti a procedere in tal senso).

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

Contesto procedurale

10. Il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati, sulla base della proposta della Commissione, al fine di concludere un accordo rapido in seconda lettura basato sulla posizione del Consiglio in prima lettura. Il testo del progetto di posizione del Consiglio rispecchia pienamente il compromesso raggiunto tra i due colegislatori.

Sintesi delle principali questioni

11. La posizione del Consiglio in prima lettura contiene gli elementi principali di seguito indicati, sui quali è stato raggiunto un accordo tra i colegislatori.
12. L'uso dei dati primari ha la precedenza ma non è obbligatorio per tutti i soggetti del settore dei trasporti e degli hub, e non solo per le piccole e medie imprese (di seguito "PMI"). Gli Stati membri possono tuttavia scegliere di imporre l'uso dei dati primari relativi alle operazioni sul loro territorio.

¹ Norma EN ISO 14083:2023.

13. Sono state concordate varie disposizioni per dare la precedenza all'uso dei dati primari:
 - gli Stati membri possono elaborare quadri di incentivi e la Commissione, nel riesame del regolamento, valuterà come incentivare ulteriormente l'uso dei dati primari;
 - i soggetti del settore dei trasporti e degli hub possono indicare se hanno utilizzato esclusivamente dati primari;
 - il riutilizzo dei dati primari per i calcoli ex ante è consentito e agevolato;
 - la portata dei controlli tecnici della qualità delle banche dati di terzi è stata chiarita in un considerando.
14. In un considerando si ricorda che la Commissione si impegna a garantire il pieno accesso al regolamento in oggetto. È stato inoltre convenuto che la Commissione riferirà, nel riesame del regolamento, in merito alle azioni intraprese al riguardo.
15. L'utilizzo dei dati primari da parte delle PMI attraverso l'accesso ai dati di bordo dovrebbe essere preso in considerazione solo nel contesto di eventuali future proposte legislative concernenti l'accesso ai dati relativi ai veicoli.
16. Nel riesame del regolamento, la Commissione valuterà la fattibilità di un'estensione dell'ambito di applicazione della contabilizzazione dei gas a effetto serra alla produzione, alla manutenzione e allo smaltimento dei veicoli.
17. La Commissione presenterà una relazione sui progressi compiuti nell'ambito dell'ISO al fine di elaborare una norma accettata a livello mondiale basata sulle emissioni prodotte durante il ciclo di vita.
18. La Commissione svilupperà, mediante atti di esecuzione, uno strumento di calcolo semplificato concepito specificamente per le PMI.
19. I dati primari già verificati a norma di altri atti dell'Unione che riguardano i settori del trasporto marittimo e aereo dovrebbero essere considerati conformi alle prescrizioni in materia di dati di ingresso stabilite nel regolamento, senza alcun ulteriore processo di verifica a tal fine.
20. I dati di uscita verificati a norma di altri atti dell'Unione e conformi alle prescrizioni stabilite nel regolamento dovrebbero essere considerati verificati a norma del regolamento stesso, senza alcun ulteriore processo di verifica a tal fine.

21. Gli organismi di valutazione della conformità accreditati nell'ambito del sistema MRV per il trasporto marittimo, di FuelEU Maritime o dell'ETS per il trasporto aereo dovrebbero essere automaticamente considerati accreditati per lo svolgimento di compiti di verifica a norma del regolamento in oggetto per i dati che rientrano nell'ambito delle loro competenze settoriali.
22. L'accesso alle banche dati dell'Unione dei valori per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra e dei fattori di emissione (di seguito "banche dati dell'Unione") dovrebbe essere disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'UE.
23. Le banche dati dell'Unione dovrebbero essere istituite con il contributo volontario degli Stati membri e, per il settore marittimo, i valori di intensità dovrebbero essere tratti dalle banche dati settoriali esistenti.
24. La Commissione dovrebbe adoperarsi per includere nelle banche dati dell'Unione valori che rispecchino le caratteristiche specifiche dei diversi Stati membri e i valori concordati a livello internazionale nell'interesse dell'Unione.
25. In sede di sviluppo delle banche dati dell'Unione, la Commissione dovrebbe applicare l'approccio basato sul luogo, lasciando nel contempo spazio a un approccio basato sul mercato per l'energia elettrica ogniqualvolta opportuno, sufficientemente sviluppato e coerente con la norma EN ISO 14083.
26. La Commissione dovrebbe valutare la necessità di aggiornare i valori di intensità almeno una volta all'anno. Dopo aver aggiornato le banche dati dell'Unione, la Commissione dovrebbe mettere a disposizione gli aggiornamenti senza indebito ritardo; l'obbligo per i soggetti di utilizzare i valori aggiornati si applica solo per il calcolo dei dati di uscita 18 mesi dopo che gli aggiornamenti sono resi pubblici.
27. Sono stati precisati i soggetti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, senza che quest'ultimo sia stato ampliato rispetto alla proposta della Commissione.
28. Nel riesame del regolamento, la Commissione riferirà sul modo in cui gli intermediari di dati comunicano i dati di uscita a norma del regolamento in oggetto e dei possibili effetti di tale comunicazione sulle scelte effettuate dalle imprese, dagli organismi pubblici e da altri clienti.
29. Il regolamento è applicabile 54 mesi dopo la sua entrata in vigore e la Commissione riferirà al Parlamento europeo e al Consiglio quattro anni dopo la sua applicazione.

IV. CONCLUSIONE

30. La posizione del Consiglio sostiene l'obiettivo della proposta della Commissione e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
 31. Una volta adottato, il regolamento sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto apporterà un importante contributo al settore dei trasporti.
-