

Strasburgo, 11.7.2023  
COM(2023) 441 final

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)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -  
{SWD(2023) 442 final}

## RELAZIONE

- Motivi e obiettivi della proposta

La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra è una misura utilizzata in vari settori economici per generare dati sulle emissioni di gas a effetto serra generate da attività specifiche di imprese e privati. Nel settore dei trasporti, informazioni trasparenti sulle emissioni dei servizi di trasporto consentono ai clienti di compiere scelte ben informate e influenzano le decisioni commerciali dei soggetti che organizzano e forniscono tali servizi sul mercato. La disponibilità di dati affidabili sulle emissioni può incoraggiare la sostenibilità, l'innovazione e il cambiamento comportamentale verso opzioni di trasporto sostenibili. I benefici e il valore aggiunto della contabilizzazione delle emissioni sono dimostrati dai risultati dei regimi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni esistenti nell'UE e oltre i suoi confini<sup>1</sup>.

Al fine di sbloccare il potenziale della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti è necessario che i calcoli sottostanti siano comparabili e precisi, tenendo conto delle caratteristiche specifiche di un particolare servizio di trasporto. Pertanto le emissioni dovrebbero essere quantificate sulla base di un approccio metodologico scientificamente valido, dettagliato e armonizzato.

Tuttavia attualmente non esiste un quadro universalmente accettato per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto<sup>2</sup>. Al fine di quantificare tali emissioni, i portatori di interessi del settore dei trasporti possono scegliere tra norme, metodologie e strumenti di calcolo diversi, nonché tra più banche dati e serie di dati relative a valori standard delle emissioni. Ciò determina spesso una notevole discrepanza nei risultati, che compromette la comparabilità dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra sul mercato e fornisce informazioni imprecise e fuorvianti sulle prestazioni dei servizi di trasporto. Rischia inoltre di selezionare un metodo di calcolo delle emissioni e dati standard sulla base di ciò che è più vantaggioso per un singolo soggetto. Ciò crea le condizioni per il verificarsi di fenomeni di greenwashing<sup>3</sup> e può fornire incentivi sbagliati agli utenti. La mancanza di un quadro standard è riconosciuta a livello generale e ha portato a diversi tentativi da parte del settore o dei governi nazionali<sup>4</sup> di produrne uno. Tuttavia nessuno di tali sforzi è sfociato nell'armonizzazione dei metodi di contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra o nell'uso coerente dei dati sui gas a effetto serra a livello di Unione.

---

<sup>1</sup> Nel settore del trasporto merci, ad esempio, il programma [Lean e Green](#), con sede nell'UE, e il programma [Smart Way](#) degli Stati Uniti.

<sup>2</sup> Le statistiche armonizzate e i conti ambientali sulle emissioni di gas a effetto serra di tutti i settori economici, compresi i trasporti, sono prodotti dagli Stati membri e comunicati alla Commissione a norma del 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](#)). Tali dati sono disponibili a livello nazionale, con una ripartizione per classificazione delle attività economiche NACE Rev. 2, e pertanto non tengono conto della granularità adeguata dei dati per attenuare il problema di cui sopra.

<sup>3</sup> Il greenwashing (ambientalismo di facciata) è la pratica attuata dalle imprese che consiste nel dare una falsa impressione positiva dei loro impatti o benefici ambientali.

<sup>4</sup> La prima norma specifica per i servizi di trasporto è stata introdotta nel 2012 dal [Comitato europeo di normazione \(CEN\)](#). La norma CEN EN 16258:2012 stabilisce una metodologia comune per il calcolo e la dichiarazione del consumo di energia e delle emissioni di gas a effetto serra relativi a qualsiasi servizio di trasporto. La norma EN 16258:2012 ha contribuito in modo significativo all'armonizzazione dei processi di contabilizzazione delle emissioni nei trasporti. Tuttavia non è stata ritenuta sufficientemente precisa da fornire dati sulle emissioni pienamente comparabili e coerenti in merito a servizi di trasporto diversi. Tra gli altri esempi di iniziative volte ad armonizzare la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto figurano l'[articolo L. 1431-3 del codice dei trasporti francese](#) e il quadro del [Global Logistics Emissions Council](#).

Il settore dei trasporti considera inoltre problematica la mancanza di informazioni affidabili e comparabili sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. L'80 % dei partecipanti alla consultazione pubblica aperta ha riconosciuto la prevalenza di questo problema e lo ha ritenuto significativo o molto significativo. Opinioni analoghe sono state rilevate in sede di analisi delle risposte all'invito a presentare contributi della presente iniziativa, della sua indagine mirata presso i portatori di interessi e delle discussioni durante il seminario.

Inoltre, nonostante il crescente interesse dei portatori di interessi nel settore dei trasporti in merito ai dati sulle prestazioni dei trasporti di gas a effetto serra, la diffusione complessiva della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto è ancora molto limitata. Solitamente gli utenti dei servizi di trasporto non ottengono informazioni precise sulle prestazioni dei servizi di trasporto e gli organizzatori di servizi di trasporto, compresi gli operatori, non calcolano sistematicamente le loro emissioni di gas a effetto serra. Inoltre la maggior parte di coloro che calcolano le emissioni tendono a farlo a livello di impresa o di veicolo e non sono in grado di produrre dati sulle emissioni di gas a effetto serra generate da un servizio di trasporto<sup>5</sup>. Tuttavia soltanto quest'ultimo tipo di informazioni è pertinente al fine di sostenere e influenzare in maniera efficace le decisioni degli utenti dei servizi di trasporto. Si stima che pressoché 600 000 soggetti del settore dei trasporti dell'UE misurino le loro emissioni di gas a effetto serra (2020), ma soltanto 21 660 di essi le misurano al livello disaggregato necessario per produrre dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Si tratta soltanto dell'1,2 % di circa 1,8 milioni di soggetti che effettuano operazioni di trasporto in proprio<sup>6</sup>. La scarsa diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra si registra principalmente tra le microimprese e le piccole e medie imprese (PMI)<sup>7</sup>, che rappresentano la grande maggioranza di soggetti che operano nel mercato dei trasporti dell'UE.

Anche la scarsa diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto è stata evidenziata come un problema in diverse attività di consultazione. Nella consultazione pubblica aperta, 45 organizzazioni su 56 (80 %), 61 persone su 70 (87 %) e 60 clienti online su 65 (92 %) hanno dichiarato di non ricevere informazioni sufficienti all'atto della pianificazione/dell'organizzazione di un viaggio o di una spedizione oppure della scelta della consegna di un pacchetto. Inoltre, 26 partecipanti su 31 (84 %) hanno ritenuto che il livello attuale di diffusione fosse basso o molto basso. Per quanto concerne la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra, dall'indagine mirata è emerso che il 78 % dei partecipanti (29 su 37) misura già in qualche modo le proprie emissioni, ma tale valore scende a soltanto il 35 % (9 su 26) per coloro che hanno risposto a livello di servizi di trasporto. Tuttavia tale risultanza potrebbe non essere pienamente rappresentativa di tutti i soggetti interessati, in quanto il numero effettivo di imprese che calcolano le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sembra essere notevolmente inferiore.

L'UE ha riconosciuto la necessità di un quadro metodologico armonizzato per la contabilizzazione delle emissioni generate dai servizi di trasporto. Tra il 2011 e il 2019 vi sono stati due progetti consecutivi finanziati dall'UE: COFRET (*Carbon Footprint of Freight*

---

<sup>5</sup> Per generare dati accurati sulle prestazioni in termini di gas a effetto serra di un servizio di trasporto (in particolare nella catena del trasporto multimodale), occorre calcolare le emissioni di ogni singolo elemento della catena di trasporto (tratta di trasporto). Tale livello di calcolo richiede dati specifici ed è più complesso e costoso per una singola organizzazione.

<sup>6</sup> In totale circa 1,8 milioni (Ecorys e CE Delft (2023), studio di sostegno alla valutazione d'impatto).

<sup>7</sup> 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](#)).

*Transport*)<sup>8</sup>, nell'ambito del settimo programma quadro (PQ7) e LEARN (*Logistics Emissions Accounting & Reduction Network*)<sup>9</sup> nel contesto del programma Orizzonte 2020. Tali progetti hanno riguardato il calcolo, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto, con l'obiettivo di sviluppare una metodologia globale. Tali sforzi hanno sostenuto l'istituzione e lo sviluppo di un quadro del Global Logistics Emissions Council<sup>10</sup> guidato dall'industria e hanno messo in atto un'azione coordinata volta all'elaborazione di una norma esaustiva e personalizzata da parte dell'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO)<sup>11</sup>. L'ISO ha pubblicato questa nuova norma ISO 14083:2023 nel marzo del 2023. Successivamente il CEN l'ha recepita come norma europea equivalente EN ISO 14083:2023.

La presente iniziativa mira a superare gli ostacoli che impediscono l'armonizzazione della misurazione e del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra e a facilitarne la diffusione nel settore dei trasporti. Essa definisce inoltre un quadro normativo comune per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto lungo l'intera catena del trasporto multimodale, creando così parità di condizioni tra i modi di trasporto, i segmenti e le reti nazionali dell'Unione. La maggiore trasparenza sulle prestazioni dei vari servizi dovrebbe incentivare gli operatori del mercato a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e a rendere i trasporti più efficienti e sostenibili.

Il presente regolamento non rende obbligatoria la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra. È concepito per sostenere altre misure specifiche adottate dall'industria e dalle autorità pubbliche per agevolare la transizione verde. Tali misure comprendono la definizione di clausole sulla trasparenza in materia di gas a effetto serra nei contratti di trasporto, la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di determinati servizi ai passeggeri oppure la definizione di criteri legati al clima per le procedure di appalto verdi e i programmi di trasporto verdi. Possono essere attuate mediante accordi distinti e individuali, in particolare dal punto di vista del rapporto tra autorità e imprese e tra imprese, ma devono sempre rispettare le norme specifiche sul calcolo, la convalida e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, come stabilito nella presente iniziativa.

A questo punto va inoltre rilevato che, sebbene il presente regolamento affronti le emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota derivanti tanto dall'uso di veicoli quanto dall'approvvigionamento di energia ai veicoli<sup>12</sup>, il settore dei trasporti crea di fatto altri effetti negativi. Figurano in tale contesto le emissioni di inquinanti atmosferici e le emissioni acustiche, nonché il conseguente impatto sulla salute e sull'ambiente. Tali ripercussioni non rientrano nell'ambito di applicazione dell'iniziativa proposta.

Ai fini del conseguimento in maniera adeguata dei propri obiettivi, l'iniziativa è stata strutturata in sette aree di intervento principali, descritte di seguito.

- Metodologia – definizione di una metodologia di riferimento comune che garantisca che il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto avvenga in modo standardizzato in tutto il settore dei trasporti.

La metodologia di riferimento costituisce una parte fondamentale dell'iniziativa ed è stata pertanto oggetto di particolare attenzione nel contesto dei lavori preparatori. È stata analizzata una serie di approcci divergenti in termini di portata e metodo di calcolo delle emissioni di

---

<sup>8</sup> <https://cordis.europa.eu/project/id/265879/it>.

<sup>9</sup> <https://learnproject.net/>.

<sup>10</sup> [Smart Freight Centre](#).

<sup>11</sup> <https://www.iso.org/home.html>.

<sup>12</sup> Ai fini del presente regolamento, il concetto "dal pozzo alla ruota" si applica a tutti i modi di trasporto.

gas a effetto serra e di assegnazione delle emissioni ai servizi di trasporto. Di conseguenza la nuova norma ISO 14083:2023<sup>13</sup> è stata scelta come la più pertinente e proporzionata al conseguimento degli obiettivi dichiarati in questo momento. La norma ISO 14083:2023 rappresenta un passo avanti verso la definizione di un insieme comune di norme e di principi di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra per le operazioni di trasporto, nel contesto delle quali la quantificazione avviene dal pozzo alla ruota. Dato che tale norma è riconosciuta a livello mondiale, può essere utilizzata per generare dati sulle emissioni di gas a effetto serra nelle catene di trasporto internazionali, creando così l'opportunità per un allineamento a livello globale.

D'altro canto, il regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale sviluppo futuro della norma ed essere in grado di affrontare la flessibilità insita in alcune sue componenti. Di conseguenza le future revisioni e modifiche della norma dovrebbero essere monitorate con attenzione, esaminate e, in casi giustificati, escluse dall'ambito di applicazione della presente iniziativa, al fine di garantire la coerenza della metodologia di riferimento con gli obiettivi del presente regolamento e con altre normative applicabili dell'Unione. Inoltre dovrebbe essere presa in considerazione la necessità di ulteriori adeguamenti e chiarimenti, soprattutto se il ricorso a tale norma comporta il rischio di squilibri indebiti derivanti dal calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di trasporto.

- Dati di ingresso e fonti – definizione di un approccio armonizzato ai dati di ingresso, con l'istituzione di incentivi per l'uso dei dati primari, l'autorizzazione all'utilizzo di dati modellizzati, l'aumento dell'affidabilità, dell'accessibilità e dell'adeguatezza dei valori standard e l'attenuazione delle discrepanze tra serie di dati nazionali, regionali e settoriali.

In assenza di un approccio comune ai dati di ingresso, i risultati del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra continueranno a essere incoerenti e incomparabili anche utilizzando la medesima metodologia di riferimento. Questa questione ha occupato un posto di primo piano in tutte le attività di consultazione dei portatori di interessi. Ai fini del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sono necessari o utilizzati tipi diversi di dati di ingresso, fra cui i dati primari e secondari. L'utilizzo di dati primari determina i risultati di calcolo più affidabili. Tuttavia questi tipi di dati sono spesso indisponibili o eccessivamente onerosi per taluni portatori di interessi, in particolare per le piccole e medie imprese (PMI), motivo per cui è opportuno prendere in considerazione anche l'utilizzo di dati secondari. Per garantire risultati comparabili e precisi nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra, è pertanto opportuno riconoscere i dati primari e considerarli prioritari in termini di utilizzo, mentre i dati secondari dovrebbero basarsi su stime credibili e su banche dati e serie di dati scientificamente comprovate e affidabili. I dati secondari possono essere determinati utilizzando valori o modelli standard.

L'utilizzo di valori standard dovrebbe consentire di ottenere informazioni precise e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra di uno specifico servizio di trasporto. Di conseguenza tali valori dovrebbero essere sviluppati in modo neutro e obiettivo e provenire da fonti affidabili. I valori standard sono ricavati dalla letteratura e da altre pubblicazioni e comprendono i valori di intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra (a seconda della fonte indicata anche come fattori di emissione legati ad energia o combustibili).

I valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra si riferiscono ai dati specificati sulle prestazioni (delle attività) di trasporto in relazione alle emissioni di gas a

---

<sup>13</sup> Ai fini del presente regolamento è stata adottata come metodologia di riferimento la versione europea di tale norma (EN ISO 14083:2023).

effetto serra e sono utilizzati per generare informazioni sulle emissioni di un determinato servizio di trasporto. Tali valori dovrebbero pertanto basarsi su parametri molto simili a quelli di un particolare servizio. Al fine di garantire risultati comparabili nel calcolo delle emissioni, dovrebbe essere creata una banca dati di base dell'UE per tali valori. Tuttavia, data la loro elevata specificità settoriale, nazionale e regionale, dovrebbero essere consentite anche altre banche dati e serie di dati pertinenti gestite da terzi, a condizione che siano sottoposte a un controllo specifico della qualità a livello di UE.

I fattori di emissione di gas a effetto serra collegano la quantità di energia utilizzata nell'esecuzione di un'operazione alle emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota. Tali fattori sono necessari per calcolare l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota di un determinato servizio di trasporto. La determinazione dei fattori di emissione dei gas a effetto serra sulla base di una metodologia uniforme e di fonti affidabili si traduce in livelli accettabili di variabilità. È pertanto opportuno sviluppare una banca dati centrale dell'UE dei fattori di emissione di gas a effetto serra, tenendo debitamente conto delle pertinenti iniziative normative dell'Unione e di altre fonti affidabili, tra cui la direttiva riveduta sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (REDII)<sup>14</sup> (una volta adottata) e un tema specifico del programma Orizzonte Europa<sup>15</sup>.

Un organismo dell'UE neutrale e competente dovrebbe sviluppare e gestire le banche dati dell'UE sui valori standard di intensità delle emissioni di gas a effetto serra e sui fattori di emissione di gas a effetto serra. Tale organismo dovrebbe inoltre effettuare controlli tecnici della qualità delle banche dati e delle serie di dati esterne di terzi. L'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) è considerata l'organismo più idoneo a fornire l'assistenza necessaria per attuare correttamente questa parte del regolamento. Se del caso, il lavoro dell'Agenzia può basarsi sul contributo di altri organismi settoriali dell'UE, quali l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), che sarà incaricata di attuare il marchio ambientale per i voli nel contesto dell'iniziativa ReFuelEU Aviation<sup>16</sup>, ed essere sostenuto da tali organismi.

I dati modellizzati combinano i dati primari con determinati parametri relativi alle emissioni di gas a effetto serra per una specifica operazione di trasporto o di hub. Tali parametri dovrebbero essere rappresentativi, precisi e rigorosamente basati sulle prescrizioni della metodologia di riferimento. Ciò consentirà di ottenere la migliore visione possibile delle emissioni effettive di gas a effetto serra di un servizio di trasporto.

- Applicabilità – determinare il giusto strumento di intervento (da obbligatorio a volontario) per applicare in maniera efficace l'iniziativa sul mercato dell'Unione.

Soppesando l'efficacia dello strumento rispetto ai possibili costi e oneri amministrativi per il settore dei trasporti, un approccio di adesione (*opt-in*) vincolante è emerso come quello più adeguato. Un tale approccio impone l'obbligo di utilizzare il quadro comune soltanto quando un soggetto che fornisce od organizza un servizio di trasporto sceglie di calcolare e comunicare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra per tale servizio o è tenuto altrimenti<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva n. 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio (COM(2021) 557 final).

<sup>15</sup> [Finanziamenti e gare d'appalto \(europa.eu\)](https://europa.eu/finanziamenti).

<sup>16</sup> Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (COM(2021) 561 final).

<sup>17</sup> Ad esempio, in ragione di altre normative dell'UE o nazionali o mediante relazioni contrattuali.

a procedere in tal senso. Questo approccio è particolarmente importante per le piccole e medie imprese che rappresentano la grande maggioranza delle imprese del settore dei trasporti e molto spesso non dispongono di capacità sufficienti per misurare e calcolare le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle loro attività di trasporto. Tale approccio garantisce tuttavia la prevedibilità normativa e la parità di condizioni per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra tra coloro che pubblicano o condividono informazioni sulle emissioni. Nel tempo ciò dovrebbe tradursi in una graduale spinta del mercato verso una maggiore adozione del quadro da parte del settore dei trasporti.

- Dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra e trasparenza – definizione di metriche adeguate per la produzione e la condivisione di dati sulle emissioni di gas a effetto serra e definizione di norme comuni in materia di comunicazione e trasparenza dei risultati della contabilizzazione delle emissioni.

Al fine di garantire la coerenza delle unità di misura nella comunicazione dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto tra tutte le parti della catena dei trasporti e oltre la stessa sono necessarie metriche armonizzate per i dati di uscita sulle emissioni. Metriche comuni consentono una comunicazione chiara da parte dei fornitori di dati e una comprensione accurata da parte dei destinatari dei dati. Ciò è essenziale per confrontare in maniera corretta i dati sulle emissioni di gas a effetto serra sul mercato e per sostenere le scelte degli utenti dei trasporti. Inoltre i soggetti che calcolano e pubblicano i dati sulle emissioni di gas a effetto serra devono stabilire e conservare le prove dei calcoli effettuati. Tali prove dovrebbero essere messe a disposizione su richiesta di un'autorità competente o di terzi sulla base di singoli accordi distinti, come quelli derivanti da obblighi giuridici specifici o da clausole contrattuali tra imprese. Tali disposizioni mirano principalmente a garantire la fiducia nell'affidabilità e nella precisione dei dati comunicati.

- Sostegno all'attuazione – attuazione armonizzata della presente iniziativa in diversi segmenti dei trasporti.

Il sostegno all'attuazione garantisce che le norme del regolamento siano interpretate e applicate nello stesso modo da organismi che operano in segmenti diversi della catena dei trasporti in tutta l'UE. Rientrano in tale contesto, in particolare, orientamenti generali che chiariscono e spiegano talune parti dell'iniziativa ai diversi portatori di interessi. Ciò li aiuterà ad attuare le norme nelle loro prassi commerciali abituali. In tale contesto possono figurare orientamenti sui requisiti in materia di dati e sulla relativa gestione e condivisione, sui processi di calcolo delle emissioni e sulla verifica della conformità. La Commissione si riserva il diritto esclusivo di elaborare i presenti orientamenti generali sulla base della sua valutazione delle esigenze del settore dei trasporti e del valore aggiunto che tali orientamenti apporterebbero al mercato.

- Conformità – garantire un sistema di verifica comune, proporzionato e affidabile per i dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e per i processi di calcolo sottostanti.

Un sistema di verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e dei processi di calcolo sottostanti costituisce un'altra esigenza espressa in maniera marcata durante le consultazioni dei portatori di interessi. La valutazione d'impatto ha confermato tale necessità e ha dimostrato che un sistema di verifica adeguatamente concepito può aumentare notevolmente la fiducia del settore dei trasporti nei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e migliorare la diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra in generale. Tuttavia i requisiti associati ai processi di verifica comportano spesso costi aggiuntivi e oneri amministrativi per il settore. Occorre pertanto prestare attenzione a non produrre maggiore burocrazia che impedirebbe in modo controproducente l'uso del quadro comune per la



contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nelle pratiche commerciali più ampie. Per questo motivo la presente proposta impone soltanto ai grandi soggetti di verificare la loro conformità rispetto alle norme stabilite nel presente regolamento, consentendo nel contempo alle piccole e medie imprese di utilizzare la verifica su base volontaria.

– Misure complementari – sviluppo e utilizzo di strumenti tecnici di calcolo

La disponibilità di strumenti tecnici di calcolo (quali applicazioni web, modelli e software) costituisce uno strumento utile per facilitare la diffusione della metodologia comune di contabilizzazione delle emissioni nel settore dei trasporti. Gli strumenti di calcolo esterni commerciali e non commerciali offerti per un uso più ampio sul mercato possono sostenere efficacemente la finalità dell'iniziativa. Tali strumenti presentano caratteristiche adeguate per il calcolo automatico delle emissioni e offrono sufficiente flessibilità per adeguare rapidamente le formule di calcolo e i dati, se necessario. L'uso di tali strumenti deve tuttavia garantire il rispetto delle prescrizioni stabilite nel presente regolamento, in particolare per quanto concerne l'uso della metodologia di riferimento comune, dei parametri di modellizzazione e della serie adeguata di valori standard. Pertanto dovrebbe essere consentito l'uso di strumenti di calcolo esterni, a condizione che siano formalmente certificati.

• Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

Nel 2020 i trasporti<sup>18</sup> rappresentavano il 26 % di tutte le emissioni di gas a effetto serra dell'UE, mentre il solo settore dei trasporti su strada rappresentava circa il 20 % del totale<sup>19</sup>. Di conseguenza la presente iniziativa deve essere considerata nel contesto del Green Deal europeo<sup>20</sup> e della normativa europea sul clima<sup>21</sup>, che definisce le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050.

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>22</sup>, pubblicata il 9 dicembre 2020, getta le basi per le modalità con cui il sistema dei trasporti dell'UE può conseguire tale cambiamento (compresa una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti entro il 2050) e può conseguire risultati mediante un sistema di trasporti intelligente, competitivo, sicuro e accessibile, anche in termini di prezzi. Oltre alle azioni mirate destinate a rendere i singoli modi di trasporto più sostenibili, la strategia fa riferimento anche a incentivi per la scelta delle opzioni di trasporto più sostenibili, all'interno dei modi di trasporto e tra di essi. Gli incentivi possono essere di natura tanto economica quanto non economica, anche fornendo migliori informazioni agli utenti e una maggiore trasparenza delle prestazioni dei servizi di trasporto in termini di gas a effetto serra. Per questa ragione nella strategia in questione è stata annunciata l'intenzione<sup>23</sup> di "definire 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 a livello mondiale; tale quadro potrebbe quindi essere utilizzato per fornire alle imprese e agli utenti finali una stima dell'impronta di carbonio

---

<sup>18</sup> Compresi i trasporti aerei e marittimi internazionali.

<sup>19</sup> [Annuario statistico 2022 \(europa.eu\)](#) (solo in EN).

<sup>20</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

<sup>21</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("normativa europea sul clima") ([GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1](#)).

<sup>22</sup> 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).

<sup>23</sup> Azione 33 del piano d'azione che accompagna la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.



generata 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 (ambientalismo di facciata)". Il presente regolamento costituisce pertanto una risposta politica adeguata.

Vi sono già state talune considerazioni politiche sulla contabilizzazione delle emissioni dei servizi di trasporto. Nel Libro bianco del 2011 sui trasporti<sup>24</sup>, la Commissione ha presentato una visione per il futuro del sistema dei trasporti dell'UE. Ha definito un'agenda politica per affrontare le sfide future, in particolare il mantenimento e lo sviluppo dei trasporti e la notevole riduzione dell'impronta di carbonio dei trasporti e delle operazioni logistiche. Una delle iniziative specifiche concepite per contribuire al conseguimento di tali obiettivi è stata l'elaborazione di norme comuni dell'UE per stimare l'impronta di carbonio dei servizi di trasporto di passeggeri e merci. L'obiettivo era quello di fornire uno strumento alle imprese che desiderano acquistare servizi meno dannosi per l'ambiente e ai passeggeri che desiderano viaggiare in modo più sostenibile dal punto di vista ambientale. Tali piani hanno innescato ulteriori azioni in questo settore, compreso il progetto di ricerca LEARN, di cui sopra.

- Coerenza con le altre normative dell'Unione

Trattandosi di un'iniziativa trasversale a tutti i modi di trasporto, il presente regolamento crea sinergie e integra altre azioni normative dell'UE in materia di quadri di riduzione delle emissioni, norme su combustibili ed emissioni, maggiore trasparenza per gli utenti e maggiori diritti per i consumatori. Tali collegamenti con altre politiche riguardano, in particolare, l'uso dei dati di ingresso e dei metodi di contabilizzazione delle emissioni, nonché le prescrizioni per una comunicazione esente da ambiguità in materia di emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

Esistono importanti interconnessioni con l'azione normativa sulla raccolta di informazioni sulle emissioni e sulla comunicazione ambientale. Nel contesto del quadro dell'UE in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV)<sup>25</sup>, le navi marittime con stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che navigano da e verso i porti dell'UE devono monitorare, verificare e comunicare annualmente le loro emissioni di CO<sub>2</sub> sulla base del combustibile bruciato durante lo svolgimento delle loro attività<sup>26</sup>. Nel settore del trasporto aereo, il sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea (EU ETS)<sup>27</sup> impone alle compagnie aeree di calcolare le emissioni di CO<sub>2</sub> per ciascun volo e di presentare ogni anno una relazione sulle emissioni. Sebbene il sistema MRV e l'EU ETS dell'Unione perseguano obiettivi diversi e non comportino la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra di servizi specifici, tali regimi possono essere considerati complementari al presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta dei dati effettivi sul combustibile bruciato.

La coerenza dei dati di ingresso per quantificare le emissioni di gas a effetto serra è affrontata anche nell'ambito delle iniziative emergenti dell'UE concernenti la diffusione di combustibili

---

<sup>24</sup> LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 0144 final).

<sup>25</sup> 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 ([GUL 123 del 19.5.2015, pag. 55](#)).

<sup>26</sup> I dati monitorati e comunicati per il regolamento MRV dell'UE sono destinati a essere utilizzati per altre iniziative future, quali l'eventuale inclusione del trasporto marittimo nell'EU ETS o l'iniziativa FuelEU Maritime.

<sup>27</sup> 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 ([GUL 275 del 25.10.2003, pag. 32](#)).

rinnovabili a basse e a zero emissioni di carbonio. La presente iniziativa comprende una riflessione approfondita sul pacchetto "Pronti per il 55 %" <sup>28</sup>, con particolare riferimento alle proposte della Commissione per la revisione della direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (RED II) e alla nuova iniziativa FuelEU Maritime <sup>29</sup>. La direttiva RED II riveduta e l'iniziativa FuelEU Maritime forniranno specificamente una serie di valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra (energia). Si tratta di stime delle emissioni di gas a effetto serra basate sulla quantità di energia utilizzata applicando l'approccio "dal pozzo alla ruota" <sup>30</sup>. Tutti questi aspetti sono estremamente importanti per l'attuazione uniforme della presente iniziativa sul mercato dell'Unione. Tale attuazione terrà tuttavia conto anche di altri quadri legislativi, quali i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti nuovi <sup>31</sup> e i veicoli leggeri nuovi <sup>32</sup>, gli orientamenti statistici di Eurostat per i conti economici ambientali <sup>33</sup>, nonché una prevista azione dell'UE sull'accesso ai dati generati a bordo del veicolo <sup>34</sup>. A tale riguardo, le possibili sinergie possono essere collegate, ad esempio, alla raccolta di dati sul consumo di combustibile e alla creazione di un ambiente comune di valori standard.

Le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra calcolate e raccolte attuando le norme stabilite nel presente regolamento possono essere utilizzate per la rendicontazione societaria, ad esempio a norma della direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità <sup>35</sup> e dei relativi principi europei di rendicontazione di sostenibilità, attualmente in fase di preparazione <sup>36</sup>. La direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità e la presente iniziativa sono coerenti nel loro approccio, riconoscendo tanto le emissioni di CO<sub>2</sub> equivalente di cui all'ambito 1 (emissioni dirette derivanti dalla propria attività), all'ambito 2 (emissioni indirette derivanti dalla generazione di energia elettrica, vapore, calore o raffreddamento acquistati o acquisiti e consumati dall'impresa che effettua la rendicontazione) sia all'ambito 3 (emissioni indirette che si verificano nella catena del valore) <sup>37</sup>. Tali quadri differiscono in termini di oggetto e livello di precisione (la direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità riguarda le emissioni di un'intera impresa, mentre il

---

<sup>28</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/IP_21_3541).

<sup>29</sup> Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (COM(2021) 562 final).

<sup>30</sup> Si tratta di un approccio diverso dall'attuale approccio applicato nell'ambito del sistema MRV dell'UE, del sistema di raccolta dati (DCS) dell'IMO, del regime CORSIA e dell'EU ETS, che riguardano soltanto le emissioni connesse alla propulsione dei veicoli ("dal serbatoio alla ruota").

<sup>31</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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](#)).

<sup>32</sup> 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 CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) ([GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13](#)).

<sup>33</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology?language=it>.

<sup>34</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Accesso-ai-dati-alle-funzioni-e-alle-risorse-dei-veicoli\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Accesso-ai-dati-alle-funzioni-e-alle-risorse-dei-veicoli_it).

<sup>35</sup> 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](#)).

<sup>36</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Principi-europei-di-informativa-sulla-sostenibilita-prima-serie\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Principi-europei-di-informativa-sulla-sostenibilita-prima-serie_it).

<sup>37</sup> Definiti nel [protocollo sui gas a effetto serra](#).

presente regolamento riguarda le emissioni dei servizi di trasporto). Tuttavia le informazioni generate dalla presente iniziativa possono contribuire alle relazioni generali sulla sostenibilità delle imprese, facilitando in tal modo l'attuazione di detta direttiva.

ReFuelEU Aviation, un'altra iniziativa nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %", comprende disposizioni relative a un marchio ambientale specifico per i voli<sup>38</sup>, al fine di aiutare i consumatori a compiere scelte informate e promuovere viaggi più ecologici. La Commissione garantirà che lo sviluppo del sistema di etichettatura per i voli sia adeguatamente coordinato con l'attuazione della presente iniziativa, al fine di garantire la coerenza e l'affidabilità di tutti i dati sulle emissioni di gas a effetto serra generati dai trasporti.

Il regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI)<sup>39</sup> riguarda lo scambio di informazioni regolamentari in formato elettronico sul trasporto di merci su strada, per ferrovia, per via aerea e per vie navigabili interne. Consentirà agli operatori di dimostrare il rispetto di numerose formalità di rendicontazione nazionali e dell'UE applicabili al trasporto di merci. Istituito una rete di condivisione dei dati interamente decentrata ma armonizzata e affidabile, la piattaforma eFTI dovrebbe sostenere la condivisione dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra tra organismi diversi e singoli utenti, sostenendo in tal modo l'attuazione della presente iniziativa.

Il presente regolamento mira inoltre a integrare il piano d'azione per l'economia circolare<sup>40</sup> e, nell'ambito di tale piano, iniziative specifiche volte a fornire le giuste informazioni ai consumatori. In particolare, presenta potenziali collegamenti con l'iniziativa relativa all'impronta ambientale di prodotto<sup>41</sup> concernente le prescrizioni metodologiche per la quantificazione delle emissioni. L'impronta ambientale di prodotto è stata originariamente sviluppata nel contesto dell'iniziativa relativa al mercato unico dei prodotti verdi<sup>42</sup>. Fornisce un metodo intersettoriale generale per misurare le prestazioni ambientali di un bene o di un servizio durante tutto il suo ciclo di vita. Tuttavia il quadro generale dell'impronta ambientale di prodotto non riguarda specificamente i servizi di trasporto e la sua attuazione ai fini dell'analisi comparativa delle emissioni richiederebbe comunque l'elaborazione di regole dettagliate di categoria<sup>43</sup>.

Sono state inoltre individuate sinergie con: i) la direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno, che si applica alle dichiarazioni ambientali ingannevoli; e ii) la proposta di direttiva sulla responsabilizzazione

---

<sup>38</sup> Lo sviluppo di un marchio ambientale per il trasporto aereo si basa sull'azione 35 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. L'etichetta in questione può essere costituita da diversi elementi, compresa una valutazione delle emissioni in volo. L'etichetta nell'ambito dell'iniziativa ReFuel EU Aviation mirerà unicamente alle emissioni dei voli; altre etichette incentrate su aeromobili o compagnie aeree potrebbero essere sviluppate separatamente in una fase successiva.

<sup>39</sup> Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci ([GUL 249 del 31.7.2020, pag. 33](#)).

<sup>40</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare Per un'Europa più pulita e più competitiva (COM(2020) 98 final).

<sup>41</sup> Raccomandazione (UE) 2021/2279 della Commissione, del 15 dicembre 2021, sull'uso dei metodi dell'impronta ambientale per misurare e comunicare le prestazioni ambientali del ciclo di vita dei prodotti e delle organizzazioni ([GUL 471 del 30.12.2021, pag. 1](#)).

<sup>42</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, Costruire il mercato unico dei prodotti verdi Migliorare le informazioni sulle prestazioni ambientali dei prodotti e delle organizzazioni (COM(2013) 0196 final).

<sup>43</sup> Attualmente le regole di categoria in materia di impronta ambientale di prodotto devono ancora essere elaborate per un'ampia serie di prodotti e servizi.

dei consumatori per la transizione verde (che modifica la direttiva 2005/29/CE), la quale fissa una serie di requisiti specifici sulle dichiarazioni ambientali (anche denominate "asserzioni ambientali" in altri atti) e vieta quelle generiche che non sono fondate su prestazioni ambientali riconosciute e pertinenti<sup>44</sup>. Tali sinergie riguardano principalmente la necessità di informazioni migliori e affidabili sulla sostenibilità dei servizi. Ciò include la protezione dei consumatori contro informazioni false o fuorvianti che possano dare l'impressione che un servizio sia più rispettoso dell'ambiente rispetto a quanto lo sia effettivamente. L'iniziativa disciplinerebbe aspetti specifici delle dichiarazioni ambientali fornendo un quadro armonizzato e universalmente applicabile. Ciò garantirebbe che gli organismi che contabilizzano le emissioni dei servizi di trasporto mettano a disposizione dei consumatori dati precisi e comparabili sulle emissioni.

La proposta di direttiva della Commissione sull'attestazione e sulla comunicazione delle asserzioni ambientali esplicite (direttiva sulle asserzioni ambientali)<sup>45</sup> è concepita come una *lex specialis* rispetto alla direttiva 2005/29/CE. La direttiva sulle asserzioni ambientali stabilisce requisiti dettagliati per la valutazione delle asserzioni ambientali esplicite e norme specifiche sui sistemi di etichettatura ambientale al fine di migliorare la fiducia nella credibilità delle asserzioni ambientali e ridurre la proliferazione di marchi ambientali. Il presente regolamento stabilisce norme metodologiche per corroborare le asserzioni ambientali esplicite relative alle emissioni di gas a effetto serra "dal pozzo alla ruota" dei servizi di trasporto e pertanto, per tali dichiarazioni, prevale sulle norme in materia di attestazione, comunicazione e verifica di cui alla direttiva sulle asserzioni ambientali.

Sebbene le emissioni inquinanti non rientrino nell'ambito di applicazione della presente iniziativa, secondo le previsioni, il presente regolamento dovrebbe generare benefici collaterali sotto forma di riduzione dell'inquinamento generato dai trasporti, in linea con gli obiettivi del piano d'azione per l'inquinamento zero della Commissione<sup>46</sup>.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

La presente iniziativa verrebbe proposta sulla base dell'articolo 91, paragrafo 1, e dell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del trattato, al settore dei trasporti si applica la competenza concorrente tra l'UE e gli Stati membri.

### **• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

#### *Dimensione UE del problema*

Prevedendo norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra a livello di servizi di trasporto, la presente iniziativa è particolarmente importante per le

---

<sup>44</sup> Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica le direttive 2005/29/CE e 2011/83/UE per quanto riguarda la responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde mediante il miglioramento della tutela dalle pratiche sleali e dell'informazione (COM(2022) 143 final).

<sup>45</sup> Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sull'attestazione e sulla comunicazione delle asserzioni ambientali esplicite (direttiva sulle asserzioni ambientali) (COM(2023) 166 final).

<sup>46</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" (COM(2021) 400 final).

operazioni transfrontaliere tra gli Stati membri dell'UE. Questo livello di armonizzazione, che riguarda principalmente le scelte metodologiche, i dati di ingresso e le norme comuni per la verifica, non può essere conseguito efficacemente con azioni intraprese dai singoli Stati membri. Finora soltanto la Francia ha istituito un quadro metodologico armonizzato dedicato, comprendente misure per incentivarne l'adozione<sup>47</sup>. Tuttavia, qualora seguano altri Stati membri, ciò potrebbe portare a prescrizioni in materia di calcolo o comunicazione molto diversi per gli organizzatori e gli utenti dei trasporti, con costi e oneri amministrativi aggiuntivi per le industrie che operano a livello transfrontaliero. Le azioni a livello nazionale possono altresì ridurre l'efficacia generale della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra, in quanto i dati sulle emissioni di gas a effetto serra provenienti da servizi di trasporto effettuati in paesi diversi non sarebbero comparabili, una circostanza questa che presenta un rischio significativo di creare confusione per gli utenti, fornendo in tal modo incentivi diversi, o persino negativi, ai soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato.

### *Intervento a valore aggiunto a livello di UE*

Il settore dei trasporti dell'UE presenta una marcata dimensione transfrontaliera e svolge un ruolo importante per la libera circolazione di persone e merci nel mercato interno dell'UE. Servizi di trasporto efficienti sono fondamentali per soddisfare la domanda degli utenti dei trasporti, sostenere la crescita dell'economia dell'UE e preservare lo stile di vita dei cittadini. Allo stesso tempo, è opportuno richiamare l'attenzione sulle sfide connesse agli impatti ambientali dei trasporti, che continuano a crescere soprattutto a causa dell'aumento del traffico di merci e passeggeri sulla rete europea<sup>48</sup>. La presente iniziativa è pertanto concepita per consentire alla comunità dei trasporti di agevolare la transizione verde. Garantendo una maggiore trasparenza sulle prestazioni dei servizi di trasporto, essa creerà incentivi per soluzioni e innovazioni più sostenibili, fornendo ai clienti maggiori informazioni su cui basare le loro scelte. Come indicato in precedenza, qualsiasi approccio nazionale sarebbe altamente controproducente per il conseguimento di tali obiettivi e comporterebbe il rischio significativo di prescrizioni contrastanti e di metodologie e dati incoerenti.

#### • **Proporzionalità**

Le scelte riguardanti le misure strategiche e l'opzione strategica che costituiscono la struttura della presente iniziativa sono state effettuate tenendo debitamente conto del principio di proporzionalità. Ne è derivato l'approccio più equilibrato possibile. Innanzitutto il regolamento prevede l'uso della norma ISO 14083:2023, esistente e ampiamente riconosciuta, nella versione europea EN ISO 14083:2023, come metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Tale misura ha ricevuto un sostegno significativo da parte dei portatori di interessi che hanno partecipato a varie attività di consultazione e, pertanto, dovrebbe tradursi in una buona accettabilità e applicabilità sul mercato dei trasporti. In secondo luogo, l'iniziativa prevede l'attuazione decentrata di alcune componenti, in particolare consentendo, a determinate condizioni, l'uso di banche dati e serie esterne di dati sui valori standard e sui fattori di emissione, nonché strumenti di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra gestiti da terzi. In terzo luogo, stabilisce prescrizioni razionali per la verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e dei processi di calcolo, esentando le piccole e medie imprese, fatto salvo il caso in cui intendano sottoporsi alla verifica su base volontaria. Infine, includendo l'applicazione dell'adesione vincolante del quadro armonizzato, la presente proposta impone obblighi soltanto ai soggetti che decidono di calcolare e

<sup>47</sup> Codice francese dei trasporti, cfr. sopra.

<sup>48</sup> [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://europa.eu) (solo in EN).

condividere dati sulle emissioni di gas a effetto serra o sono tenuti altrimenti a procedere in tal senso. Questo aspetto è importante per i portatori di interessi, in particolare le piccole e medie imprese, che molto spesso non sono in grado di iniziare efficacemente a contabilizzare le emissioni di gas a effetto serra a livello di servizi di trasporto nel breve termine e si aspettano pertanto un approccio più graduale che affronti la loro situazione specifica e consenta loro di adottare il quadro comune nel corso del tempo.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dalla valutazione d'impatto è emerso che sono necessarie misure normative per conseguire gli obiettivi dell'iniziativa. Un regolamento costituisce lo strumento più appropriato per assicurare l'attuazione comune delle misure previste, riducendo allo stesso tempo il rischio di distorsione all'interno del mercato unico, che potrebbe derivare da differenze nel modo in cui gli Stati membri dell'UE recepiscono le prescrizioni nel diritto nazionale. La diffusione di un approccio armonizzato dovrebbe seguire norme omogenee per consentire la comparabilità e una qualità e una granularità sufficienti dei dati prodotti. È essenziale evitare di risolvere l'attuale mosaico di soluzioni diverse a livello nazionale o settoriale; una circostanza questa che si verificherebbe qualora si ricorresse a una direttiva intersettoriale.

La proposta è di natura altamente tecnica e molto probabilmente dovrà essere modificata a scadenza regolare per riflettere gli sviluppi tecnici e giuridici, in particolare per quanto riguarda la metodologia di calcolo di riferimento comune e le norme relative ai dati di ingresso, la certificazione e la verifica. Di conseguenza sono previste anche diverse misure delegate e di esecuzione che si concentreranno in particolare sulle specifiche tecniche per attuare i requisiti funzionali.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Consultazione dei portatori di interessi**

La Commissione ha coinvolto attivamente i portatori di interessi e ha condotto consultazioni complete durante tutto il processo di valutazione d'impatto.

I punti di vista dei portatori di interessi hanno iniziato ad essere raccolti in risposta all'invito a presentare contributi (dal 19 novembre al 17 dicembre 2021). Sono pervenute complessivamente 64 risposte, che hanno contribuito a perfezionare l'approccio nonché a individuare meglio gli ostacoli che limitano la contabilizzazione armonizzata delle emissioni di GAS A EFFETTO SERRA dei servizi di trasporto.

Nel contesto della preparazione della proposta, tra le altre attività di consultazione figurano:

- una consultazione pubblica aperta, organizzata dalla Commissione, dal 25 luglio al 20 ottobre 2022. Sono pervenute complessivamente 188 risposte da svariati gruppi di portatori di interessi. Le risposte sono pervenute da imprese (63), associazioni di imprese (59), cittadini dell'UE (26), autorità pubbliche (26), organizzazioni non governative (ONG) (8), istituti accademici e di ricerca (4), associazioni dei consumatori (3), sindacati (2), organizzazioni ambientaliste (1) e altri (10)<sup>49</sup>;
- colloqui esplorativi organizzati nel luglio del 2022 dal consulente competente per lo studio di sostegno alla valutazione d'impatto e rivolte a un'associazione di trasporto

---

<sup>49</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_it).



passaggeri, un'associazione di spedizionieri, un'organizzazione senza scopo di lucro orientata all'ambiente e un programma di trasporto verde;

- una consultazione mirata dei portatori di interessi organizzata dal consulente competente per lo studio di sostegno per la valutazione d'impatto, nonché un'indagine e una serie di colloqui. L'indagine si è svolta da agosto ad ottobre del 2022 ed era rivolta a singole imprese (12), associazioni dei trasporti (9), autorità pubbliche (4), associazioni dei consumatori e dei passeggeri (2), mondo accademico e della ricerca (1) e altri tipi di portatori di interessi (4). I colloqui sono stati rivolti ai rappresentanti dei singoli portatori di interessi (38), tra cui imprese (22), associazioni di imprese (7), associazioni dei consumatori (1), autorità pubbliche (1) e altri tipi di portatori di interessi (5);
- un seminario con portatori di interessi, organizzato, il 27 ottobre 2022, congiuntamente dalla Commissione e dal consulente competente per lo studio di sostegno alla valutazione d'impatto, con 43 partecipanti in rappresentanza di 33 portatori di interessi, tra cui imprese, organizzazioni imprenditoriali, autorità pubbliche ed esperti individuali.

Innanzitutto occorre rilevare che il concetto e gli obiettivi dell'iniziativa hanno ricevuto un sostegno notevole nel contesto di tutte le attività di consultazione. I portatori di interessi riconoscono in generale che è necessario un quadro armonizzato di misurazione e calcolo in quanto la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra diventa sempre più integrata nel più ampio ecosistema politico e nei processi decisionali degli utenti dei servizi di trasporto. Tali soggetti sono consapevoli del fatto che nel corso del tempo le informazioni pertinenti sulle emissioni di gas a effetto serra diventeranno più importanti al fine di preservarne la competitività (o le loro relazioni con gli investitori) e stanno pertanto investendo in sistemi per calcolare le emissioni e comunicarle in modo efficace. Una migliore misurazione delle emissioni è inoltre considerata da molti un modo per stabilire e monitorare obiettivi specifici di sostenibilità per ridurre le emissioni e i costi.

Le informazioni fornite dai portatori di interessi sono state fondamentali per consentire alla Commissione di adeguare la progettazione della definizione del problema, di ottenere contributi per la costruzione delle opzioni strategiche, nonché di facilitare la valutazione degli impatti economici, sociali e ambientali, in particolare al fine di stabilire quale opzione sia in grado di massimizzare il rapporto benefici/costi per la società.

Per quanto concerne la definizione del problema, dalla consultazione è emerso consenso tra tutti i gruppi di portatori di interessi in merito alla pertinenza dei problemi specifici che erano stati individuati in via preliminare nel processo di valutazione d'impatto, ossia "*la limitata comparabilità dei risultati della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti e della logistica*" e "*la limitata diffusione della contabilizzazione delle emissioni nella prassi corrente delle imprese*". I portatori di interessi che hanno contribuito hanno inoltre confermato la pertinenza generale dei fattori trainanti del problema, ma hanno sottolineato la necessità di adeguare alcuni elementi, in particolare per sottolineare l'importanza dei dati di ingresso per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra, e per rispecchiare meglio le questioni relative alla mancanza di fiducia nei dati di uscita relativi alle emissioni di gas a effetto serra comunicati sul mercato e alla riluttanza degli operatori del mercato a condividere dati operativi sensibili. Il diagramma di analisi del problema è stato aggiornato di conseguenza.

Quando hanno chiesto informazioni sulle possibili soluzioni, i portatori di interessi hanno fornito un contributo molto prezioso a sostegno dello sviluppo e della valutazione delle misure e delle opzioni strategiche pertinenti. Per quanto concerne il quadro metodologico, la



maggior parte di essi ha sostenuto la diffusione di approcci di contabilizzazione dei gas a effetto serra esistenti o emergenti, e preferibilmente di quelli che offrono una portata globale per il calcolo delle emissioni. I portatori di interessi hanno inoltre suggerito che l'UE dovrebbe promuovere l'uso di dati primari e creare un sistema comune di valori standard nel caso in cui i dati primari non siano disponibili. Hanno inoltre segnalato la necessità di orientamenti armonizzati sull'attuazione effettiva del quadro in segmenti specifici del settore dei trasporti, al fine di garantirne una comprensione uniforme nelle varie parti della catena dei trasporti. Inoltre, dai contributi ricevuti è emersa in modo particolare la necessità di un sistema apposito per la verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e dei processi di calcolo, anche se i portatori di interessi hanno espresso riserve in merito agli oneri amministrativi e ai costi associati, in particolare per le piccole e medie imprese. Per quanto riguarda l'applicabilità, sebbene alcuni portatori di interessi fossero del parere che una prescrizione obbligatoria sarebbe il mezzo più efficace per stabilire parità di condizioni sul mercato dei trasporti, l'approccio dell'adesione vincolante è stato ritenuto nel complesso quello maggiormente attuabile ed efficiente, in particolare in ragione dell'impatto sproporzionato dello strumento obbligatorio sulle piccole e medie imprese, come emerso nell'ambito dei colloqui e del seminario.

- **Assunzione di perizie**

Un contraente esterno ha condotto uno studio per sostenere la valutazione d'impatto alla base della presente proposta. Tale studio è stato avviato nel marzo del 2022 e si è concluso nel febbraio del 2023. Detto studio ha fornito indicazioni preziose alla Commissione, in particolare per progettare le opzioni strategiche, valutare gli impatti previsti e raccogliere i punti di vista dei portatori di interessi direttamente coinvolti.

- **Valutazione d'impatto**

Le misure strategiche incluse nella presente proposta sono state basate sui risultati di una valutazione d'impatto. La relazione sulla valutazione d'impatto [(SWD(2023)XXXXX)] ha ricevuto un parere positivo con riserve dal comitato per il controllo normativo della Commissione [(SEC(2023)XXX)]. Nel suo parere detto comitato ha fornito una serie di raccomandazioni in merito alle prove fornite che sono state debitamente affrontate; l'allegato 1 della relazione sulla valutazione d'impatto contiene una sintesi di come ciò sia stato attuato.

Nel contesto della valutazione d'impatto, per conseguire gli obiettivi individuati, sono state considerate sei opzioni strategiche. Tali opzioni sono state strutturate in sette aree di intervento, già discusse in precedenza: "metodologia"; "dati di ingresso e fonti"; "applicabilità"; "dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra e trasparenza"; "sostegno all'attuazione"; "conformità"; "misure complementari".

Le opzioni strategiche hanno fornito approcci alternativi alla progettazione del quadro armonizzato, che variano in linea di principio per quanto riguarda la scelta di una metodologia di riferimento, l'uso dei dati di ingresso, il sistema di verifica applicabile ai dati sulle emissioni di gas a effetto serra e ai processi di calcolo, l'uso di strumenti di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra, nonché il modo in cui il regolamento dovrebbe essere imposto. È opportuno rilevare che alcuni elementi relativi ai dati di ingresso, in particolare la raccomandazione per l'uso dei dati primari, l'istituzione di una banca dati centrale dell'UE per i fattori di emissione di gas a effetto serra e le norme per i dati modellizzati, sono stati affrontati nel medesimo modo in tutte le rispettive misure strategiche alternative e in tutte le opzioni strategiche.

Le opzioni strategiche prese in considerazione sono state le seguenti:

- l'opzione strategica 1 prevedeva il massimo livello di centralizzazione e armonizzazione per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e ne aumentava la diffusione sul mercato attraverso un'applicazione obbligatoria integrale del presente regolamento a tutti i soggetti che forniscono od organizzano servizi di trasporto. L'opzione strategica 1 comprendeva una metodologia di riferimento completa basata sulla norma ISO 14083, ma con alcuni elementi metodologici aggiuntivi che aumentavano la precisione e la comparabilità dei risultati del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra, e stabiliva requisiti per la verifica obbligatoria dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e dei processi di calcolo per tutti i soggetti interessati. Tale opzione strategica consentiva il ricorso a valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra unicamente a condizione che tali valori fossero ricavati da una banca dati centrale istituita a livello di UE. Infine l'opzione strategica 1 ha presentato uno strumento di calcolo comune che l'UE doveva istituire per facilitare il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato;
- l'opzione strategica 2, rispetto all'opzione strategica 1, ipotizzava un livello altrettanto elevato di centralizzazione per quanto riguarda il trattamento dei dati di ingresso e l'uso dello strumento di calcolo comune, ma l'attuazione dell'iniziativa sul mercato era notevolmente più snella. Per quanto concerne quest'ultimo aspetto, questa opzione ha proposto un'applicazione pienamente volontaria del presente regolamento da parte dei portatori di interessi, la verifica volontaria dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e dei processi di calcolo, nonché una metodologia di riferimento più favorevole stabilita dalla norma ISO 14083 riconosciuta a livello mondiale;
- l'opzione strategica 3 includeva misure che consentivano un approccio quasi volontario e decentrato per quanto riguarda la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra. In linea di principio, questa opzione strategica offriva un'applicabilità basata su un'adesione (*opt-in*) vincolante, che imponeva l'obbligo di utilizzare il quadro comune soltanto ai soggetti che avrebbero scelto di calcolare e comunicare dati sulle emissioni di gas a effetto serra relative ai servizi di trasporto (o sarebbero stati tenuti altrimenti a procedere in tal senso). In termini di dati di ingresso, l'opzione strategica 3 ha proposto una banca dati di base dell'UE contenente valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra, tuttavia, a differenza dell'opzione strategica 1 e dell'opzione strategica 2, essa consentiva l'uso di ulteriori serie di dati nazionali, regionali o settoriali, subordinatamente a un processo specifico di garanzia della qualità. Inoltre l'opzione strategica 3 imponeva la verifica del rispetto del quadro comune di contabilizzazione dei gas a effetto serra soltanto per i soggetti al di sopra di una determinata dimensione, ossia grandi organizzazioni, e autorizzava strumenti di calcolo esterni offerti sul mercato dall'industria e da autorità pubbliche, a condizione che tali strumenti fossero certificati come conformi alle prescrizioni della presente iniziativa. Per quanto concerne l'approccio metodologico, l'opzione strategica 3 ha scelto la metodologia globale basata sulla norma ISO 14083 con elementi aggiuntivi, identici a quelli di cui all'opzione strategica 1;
- l'opzione strategica 4 riproduceva l'opzione strategica 3 per quanto concerne la composizione di quasi tutte le misure strategiche, fatta eccezione per quella relativa alla metodologia di calcolo. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, l'opzione strategica 4 includeva la norma globale ISO 14083, che figurava anche nell'opzione strategica 2 e nell'opzione strategica 6;

- l'opzione strategica 5 differiva dalle opzioni 3 e 4 in relazione a due aspetti, ossia la scelta metodologica, vale a dire le regole di categoria relative all'impronta ambientale di prodotto (*Product Environmental Footprint Category rules*, PEFCR) per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e la banca dati pienamente centralizzata dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra, analogamente a quella utilizzata nell'opzione strategica 1 e nell'opzione strategica 2;
- l'opzione strategica 6 prevedeva una serie di misure strategiche pressoché identica a quella dell'opzione strategica 4, con un'unica eccezione: imponeva l'applicabilità obbligatoria (come l'opzione strategica 1) del regolamento a tutti i soggetti coinvolti nella fornitura o nell'organizzazione di servizi di trasporto.

Due misure strategiche applicate in modo coerente in tutte le opzioni strategiche erano: la definizione di metriche armonizzate per i dati di uscita relativi ai gas a effetto serra, unitamente a norme comuni in materia di comunicazione e trasparenza, e la definizione di orientamenti orizzontali per l'attuazione dell'iniziativa sul mercato dei trasporti.

A seguito della valutazione, l'opzione strategica 4 è stata individuata come l'opzione strategica prescelta. Questa opzione mostra l'equilibrio ottimale tra gli obiettivi dell'iniziativa e i costi complessivi di attuazione, conseguendo così il miglior rapporto costi/benefici.

L'opzione strategica 4 si tradurrà in una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di altri costi esterni connessi, derivanti dalla fornitura di servizi di trasporto sul mercato dell'UE. Tale riduzione sarà trainata principalmente dagli effetti comportamentali che incentivano un maggiore ricorso ad opzioni di trasporto più sostenibili e viaggi ottimizzati. I relativi risparmi in termini di costi esterni rispetto allo scenario di base sono stati stimati ammontare a 674 milioni di EUR per le emissioni di gas a effetto serra, a 163,5 milioni di EUR per l'inquinamento atmosferico e a 645 milioni di EUR per gli incidenti, espressi come valore attuale netto per il periodo 2025-2050 secondo i prezzi del 2022. Tali risparmi sono stati tenuti in considerazione in particolare presumendo spostamenti di attività tra modi di trasporto e l'ottimizzazione dei viaggi per il trasporto tanto di passeggeri quanto di merci indotti da una migliore conoscenza delle prestazioni dei servizi di trasporto e dalla disponibilità di dati. Secondo le previsioni, gli operatori e i passeggeri dovrebbero realizzare risparmi nei consumi pari a 2,4 miliardi di EUR grazie alla riduzione dell'attività dei modi di trasporto ad alta intensità di combustibile/energia. Si prevede inoltre che i miglioramenti conseguiti nella comparabilità dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra determineranno una maggiore trasparenza e credibilità, nonché maggiori effetti positivi sulla reputazione e sull'immagine pubblica degli organizzatori e dei fornitori di servizi di trasporto, oltre a livelli più elevati di fiducia tra i partner della catena di trasporto.

I principali costi derivanti dall'intervento proposto sono a carico delle imprese. Comprendono i costi di adeguamento relativi all'uso (adattamento o avvio) di un nuovo quadro metodologico per i gas a effetto serra e le pertinenti attività di verifica (1,5 miliardi di EUR), nonché i costi amministrativi derivanti dalla certificazione degli strumenti di calcolo e dal controllo della qualità delle banche dati esterne dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra (0,5 milioni di EUR). Sono stati individuati altresì costi amministrativi anche per gli organismi nazionali di accreditamento che sarebbero competenti per l'accREDITAMENTO degli organismi di valutazione della conformità che svolgono le attività di verifica e certificazione (0,1 milioni di EUR). Inoltre sono stati contabilizzati costi di adeguamento aggiuntivi per gli istituti nazionali di statistica, in particolare per il passaggio a un formato unico dei valori di uscita delle emissioni di gas a effetto serra (0,1 milioni di EUR), e per l'Agenzia europea dell'ambiente, in relazione alla creazione e alla manutenzione delle banche dati dell'UE per i

dati di ingresso, nonché al controllo della qualità delle banche dati esterne da autorizzare nel contesto dell'iniziativa (3,9 milioni di EUR).

L'opzione prescelta fornisce quindi benefici netti pari a 2,4 miliardi di EUR nell'orizzonte temporale dell'iniziativa.

### **Efficienza normativa e semplificazione**

Trattandosi di una proposta nuova, non si è proceduto allo svolgimento di valutazioni o di un controllo dell'adeguatezza.

- **Diritti fondamentali**

La proposta è conforme alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta prevede un aumento dei costi netti attuali per il bilancio dell'Unione pari a 0,6 milioni di EUR nel periodo dal 2025 al 2027 e di risorse aggiuntive pari a 6,3 milioni di EUR dal 2028 al 2050. L'incidenza sul bilancio della proposta è descritta più dettagliatamente nella scheda finanziaria legislativa allegata alla presente proposta a titolo di informazione.

L'incidenza sul bilancio al di là del quadro finanziario pluriennale (QFP) attuale rappresenta una panoramica indicativa, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

## **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione seguirà l'attuazione, i risultati e gli impatti della presente iniziativa attraverso una serie di meccanismi di monitoraggio/valutazione. I progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi specifici della proposta saranno misurati in particolare sulla base dei dati raccolti sul numero di banche dati esterne dei valori standard che sono state sottoposte al controllo di qualità, sul numero di soggetti che sono stati sottoposti a verifica, sul numero di organismi di valutazione della conformità accreditati a norma del presente regolamento, sul numero di strumenti di calcolo certificati e sul numero di soggetti che contabilizzano le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Le richieste di informazioni (incluse relazioni, indagini e inchieste) saranno bilanciate attentamente in maniera da non gravare ulteriormente sui portatori di interessi.

Cinque anni dopo la piena applicabilità del presente regolamento, la Commissione valuterà le norme per verificare se gli obiettivi dell'iniziativa sono stati conseguiti.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 descrive l'oggetto del regolamento proposto.

L'articolo 2 stabilisce l'ambito di applicazione del regolamento.

L'articolo 3 stabilisce diverse definizioni.

L'articolo 4 stabilisce il metodo di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

L'articolo 5 stabilisce le norme per l'utilizzo di dati primari e secondari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

L'articolo 6 istituisce una banca dati di base dell'UE dei valori standard.

L'articolo 7 stabilisce le norme per l'utilizzo delle banche dati e delle serie di dati di valori standard gestite da terzi.

L'articolo 8 istituisce una banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra.

L'articolo 9 stabilisce le prescrizioni relative ai dati di uscita risultanti dal calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

L'articolo 10 stabilisce le norme per la comunicazione e la trasparenza dei risultati del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra.

L'articolo 11 stabilisce le norme generali per la certificazione degli strumenti di calcolo esterni.

L'articolo 12 stabilisce un requisito generale per la verifica dei dati di uscita.

L'articolo 13 definisce norme relative alle attività e al processo di verifica.

L'articolo 14 stabilisce le prescrizioni per gli organismi di valutazione della conformità.

L'articolo 15 stabilisce le procedure per l'accreditamento degli organismi di valutazione della conformità.

L'articolo 16 stabilisce le condizioni per il conferimento di poteri delegati alla Commissione ai sensi del presente regolamento.

L'articolo 17 stabilisce la procedura di comitato per l'esercizio da parte della Commissione della facoltà di adottare atti di esecuzione.

L'articolo 18 impone alla Commissione di procedere a una valutazione del presente regolamento.

L'articolo 19 contiene disposizioni relative alla data di entrata in vigore e alla data di applicazione del presente regolamento.

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 europeo<sup>50</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>51</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

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 europeo<sup>52</sup> per i trasporti e della normativa europea sul clima.
- (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

---

<sup>50</sup> [GU C [...] del [...], pag. [...]].

<sup>51</sup> [GU C [...] del [...], pag. [...]].

<sup>52</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

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.

- (4) Nel 2011 la Commissione europea ha adottato il Libro bianco sui trasporti<sup>53</sup>, 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 l'impronta di carbonio derivante dalle operazioni di trasporto e logistiche.
- (5) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del dicembre del 2020<sup>54</sup> 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 dell'impronta di carbonio generata 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.
- (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

---

<sup>53</sup> LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 0144 final).

<sup>54</sup> 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).



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 sostenibilità<sup>55</sup> e nel regolamento sui conti economici ambientali europei<sup>56</sup>. 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.
- (12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione<sup>57</sup> 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. 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", di conseguenza 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.
- (13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie 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

---

<sup>55</sup> 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](#)).

<sup>56</sup> 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](#)).

<sup>57</sup> <https://www.cencenelec.eu>.

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, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

- (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 però 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.
- (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.
- (17) È pertanto 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. Tuttavia, date le specificità settoriali, nazionali e regionali di tali valori standard nell'Unione, dovrebbero essere autorizzate altre banche dati e serie di dati rilevanti gestite da terzi, a condizione che siano sottoposte a un controllo tecnico della qualità a livello di 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.
- (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 necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per

tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.

- (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) 2015/757<sup>58</sup> e la direttiva 2003/87/CE<sup>59</sup> impongono la raccolta, il calcolo e la comunicazione annuale delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate rispettivamente da navi ed aeromobili. Il regolamento (UE) 2015/757 e la direttiva 2003/87/CE possono, in una certa misura, essere 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. 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) 2019/1242<sup>60</sup> e (UE) 2019/631<sup>61</sup>.
- (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.
- (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.
- (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 devono 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

---

<sup>58</sup> 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](#)).

<sup>59</sup> 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](#)).

<sup>60</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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](#)).

<sup>61</sup> 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 CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) ([GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13](#)).

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.
- (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 la verifica delle informazioni sui dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sia organizzata conformemente a norme specifiche stabilite da altre normative dell'Unione, compreso un regolamento volto a garantire parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile e attuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, tali norme devono essere trattate in modo equivalente, purché la valutazione della verifica abbia luogo conformemente alle prescrizioni del 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 alla valutazione e all'esclusione di determinati elementi della metodologia di riferimento; alla presentazione di richieste al Comitato europeo di normazione; alla definizione di norme per l'esecuzione del controllo tecnico della qualità di banche dati esterne di valori standard; all'adeguamento delle metriche per i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra; alla definizione 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 2016<sup>62</sup>. 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) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione in merito alla certificazione degli strumenti di calcolo e alla verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra, al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>63</sup>.
- (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.

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.

---

<sup>62</sup> 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](#)).

<sup>63</sup> 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](#)).

## *Articolo 2*

### *Ambito di applicazione*

Il presente regolamento si applica a qualsiasi soggetto che fornisca o organizzi servizi di trasporto di merci e passeggeri nell'Unione e calcoli le emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione e comunichi a terzi informazioni disaggregate in merito a tali emissioni per fini commerciali o normativi.

## *Articolo 3*

### *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 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 (CO<sub>2</sub>e)": 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 l'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;
- 19) "emissioni dal serbatoio alla ruota": emissioni derivanti dal consumo energetico connesso alla propulsione del veicolo; sottoinsieme delle emissioni "dal pozzo alla ruota";
- 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. 765/2008<sup>64</sup>.

## 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, e delle 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 applicazione del presente regolamento.
3. La Commissione può avviare una verifica di conformità al fine di valutare eventuali modifiche della norma di cui al paragrafo 1. La verifica di conformità è avviata dalla Commissione che, se del caso, può agire su richiesta di uno Stato membro.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento una modifica di cui al paragrafo 3 e una componente di cui al paragrafo 2 se, sulla base della sua valutazione, ritenga che tale modifica o componente determini un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento e con altre norme applicabili dell'Unione.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 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 integrare il 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.

---

<sup>64</sup> 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 ([GUL 218 del 13.8.2008, pag. 30](#)).

## CAPO III

### DATI DI INGRESSO E FONTI

#### *Articolo 5*

##### *Uso di dati primari e secondari*

1. I soggetti di cui all'articolo 2 ricorrono *in primis* all'uso di dati primari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto.
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 al metodo di cui all'articolo 4 e alle norme di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 11, se del caso.

#### *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 dell'Agenzia europea dell'ambiente, istituisce una banca dati di base dell'UE dei valori standard dell'intensità delle emissioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto i).
2. 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 e dei nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra.
3. L'accesso alla banca dati di cui al paragrafo 1 per la consultazione o l'utilizzo dei valori standard di intensità di emissione è aperto al pubblico e gratuito.

#### *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 dell'Agenzia europea dell'ambiente, effettua il controllo tecnico della qualità conformemente alle prescrizioni di cui agli articoli da 4 a 8 del presente regolamento.

2. Ai fini dell'utilizzo di dati secondari conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), devono essere utilizzate esclusivamente anche dati e serie di dati dei valori standard dell'intensità delle emissioni che sono stati valutati positivamente nel contesto del controllo tecnico della qualità di cui al paragrafo 1.
3. Il controllo tecnico della qualità deve essere eseguito non oltre 24 mesi dopo la data di applicazione del presente regolamento. La registrazione di una valutazione positiva del controllo della qualità è valida per due anni.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento per quanto riguarda la definizione di norme e condizioni per lo svolgimento del controllo tecnico della qualità di cui al paragrafo 1.

#### *Articolo 8*

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

1. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea dell'ambiente, 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).
2. La Commissione, con l'assistenza 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'evoluzione tecnologica nel settore dei trasporti e dei nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra.
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 e gratuito.

#### 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. Gli strumenti di calcolo esterni devono rispettare le prescrizioni di cui all'articolo 11.
3. I dati di uscita constano quanto meno della massa totale di biossido di carbonio equivalente (CO<sub>2</sub>e) per ciascun servizio di trasporto e, in relazione al tipo di servizio di trasporto in questione, quanto meno di una delle seguenti metriche di dati:
  - (a) massa di CO<sub>2</sub>e per tonnellata-chilometro, o unità equivalenti, per il trasporto di merci;

- (b) massa di CO2e per tonnellata o unità equivalenti, per il flusso di merci presso un hub;
  - (c) massa di CO2e per passeggero-chilometro, o unità equivalenti, per il trasporto di passeggeri;
  - (d) massa di CO2e per passeggero o unità equivalenti, per il flusso di passeggeri presso un hub.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 per integrare l'elenco delle metriche per i dati di uscita di cui al paragrafo 3.

## *Articolo 10*

### *Comunicazione e trasparenza*

1. I soggetti interessati comunicano i dati di uscita in modo chiaro e inequivocabile. Quando comunicano dati di uscita, nell'informativa che accompagna tale comunicazione i soggetti interessati includono la seguente dicitura "Emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota 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 nel 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 3. 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 se l'impiego dei dati primari è stato verificato a norma degli 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 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 5 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 Consiglio<sup>65</sup>.

---

<sup>65</sup> 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](#)).

7. I destinatari dei dati di uscita e delle prove di cui al paragrafo 5 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.

## *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 da 4 a 9 del presente regolamento.

2. Le prescrizioni in materia di verifica di cui al paragrafo 1 si applicano ai soggetti interessati di cui all'articolo 2, fatta eccezione per le microimprese e le piccole e medie imprese di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione<sup>66</sup>. Le microimprese e le piccole e medie imprese possono essere sottoposte a verifica 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. La verifica è svolta in conformità alle prescrizioni degli articoli da 4 a 9 e sulla base delle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 5. Essa riguarda:
  - (a) la metodologia di calcolo utilizzata;
  - (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.
4. Qualora la valutazione di verifica individui calcoli inesatti o non conformità rispetto agli articoli da 4 a 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 dei paragrafi da 1 a 6. Entro il 31 marzo di ogni anno l'organismo di valutazione della conformità trasmette tale elenco alla Commissione.
8. Qualora altre normative dell'Unione stabiliscano norme specifiche sulla valutazione della verifica dei dati di uscita, tali norme sono trattate in modo equivalente, a condizione che la valutazione della verifica sia stabilita in modo coerente con il presente regolamento.
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

---

<sup>66</sup> 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](#)).

comprendono disposizioni in merito alle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 5, e ai diritti di comunicazione associati all'uso di dati primari di cui all'articolo 10, paragrafo 4.

## *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 del Parlamento europeo e del Consiglio.
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.



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. 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.

## 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 4, paragrafi 4 e 5, all'articolo 9, paragrafo 4, e 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 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.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 4 e 5, dell'articolo 9, paragrafo 4, e 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.

#### 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 42 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].
3. Tuttavia l'articolo 4, paragrafi da 4 a 6, l'articolo 7, paragrafo 4, l'articolo 9, paragrafo 4, 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*  
*La presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### **Indice**

|        |   |   |
|--------|---|---|
| 1.     | CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA .....  | 3 |
| 1.1.   | Titolo della proposta/iniziativa .....  | 3 |
| 1.2.   | Settore/settori interessati .....   | 3 |
| 1.3.   | La proposta/iniziativa riguarda: .....  | 3 |
| 1.4.   | Obiettivi .....   | 3 |
| 1.4.1. | Obiettivi generali.....   | 3 |
| 1.4.2. | Obiettivi specifici.....  | 3 |
| 1.4.3. | Risultati e incidenza previsti .....  | 3 |
| 1.4.4. | Indicatori di prestazione .....   | 4 |
| 1.5.   | Motivazione della proposta/iniziativa .....   | 4 |
| 1.5.1. | Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa.....   | 4 |
| 1.5.2. | Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione, che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli. .... | 5 |
| 1.5.3. | Insegnamenti tratti da esperienze analoghe.....   | 6 |
| 1.5.4. | Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti .....  | 6 |
| 1.5.5. | Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione .....   | 7 |
| 1.6.   | Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa .....  | 7 |
| 1.7.   | Metodi di esecuzione del bilancio previsti .....  | 8 |
| 2.     | MISURE DI GESTIONE .....  | 8 |
| 2.1.   | Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni .....  | 8 |
| 2.2.   | Sistema di gestione e di controllo .....  | 9 |
| 2.2.1. | Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti .....  | 9 |
| 2.2.2. | Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli .....   | 9 |
| 2.2.3. | Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura) .....   | 9 |

|          |  |    |
|----------|--|----|
| 2.3.     | Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità .....   | 10 |
| 3.       | INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA ....  | 11 |
| 3.1.     | Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate ..... | 11 |
| 3.2.     | Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti .....                                   | 12 |
| 3.2.1.   | Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi .....                                       | 12 |
| 3.2.2.   | Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi .....                                       | 15 |
| 3.2.3.   | Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi .....                                  | 16 |
| 3.2.3.1. | Fabbisogno previsto di risorse umane .....   | 17 |
| 3.2.4.   | Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale .....  | 18 |
| 3.2.5.   | Partecipazione di terzi al finanziamento .....   | 18 |
| 3.3.     | Incidenza prevista sulle entrate .....   | 19 |

## 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

### 1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

### 1.2. Settore/settori interessati

Mobilità e trasporti

### 1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

una nuova azione

una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria<sup>67</sup>

la proroga di un'azione esistente

la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

### 1.4. Obiettivi

#### 1.4.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale del presente regolamento è incentivare un cambiamento comportamentale tra le imprese e i 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. La presente iniziativa contribuirà all'obiettivo di sviluppo sostenibile (OSS) 13 ("promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico"), all'OSS 7 ("assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni") e all'OSS 12 ("garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo").

#### 1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici del presente regolamento sono:

garantire la comparabilità dei risultati della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto;

facilitare la diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto nella pratica commerciale.

#### 1.4.3. Risultati e incidenza previsti

*Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.*

Secondo le previsioni, la presente proposta dovrebbe migliorare la comparabilità dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra condivisi nella catena di trasporto. Ciò risulterà dall'uso di una metodologia di riferimento comune, da dati di ingresso precisi e da una comunicazione chiara e inequivocabile.

Si prevede altresì che la presente proposta aumenti il ricorso alla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra da parte degli operatori economici e di altri

<sup>67</sup> A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

soggetti pertinenti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

#### 1.4.4. *Indicatori di prestazione*

*Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati*

L'efficacia della proposta di regolamento, rispetto all'obiettivo specifico 1, sarà determinata sulla base degli indicatori relativi alla comparabilità dei dati sui gas a effetto serra dei servizi di trasporto:

numero di banche dati esterne di valori standard sottoposte a controllo di qualità;

numero di soggetti sottoposti a verifica dei dati e dei processi.

L'efficacia della proposta di regolamento, rispetto all'obiettivo specifico 2, sarà determinata sulla base di indicatori relativi alla diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto:

numero di imprese che contabilizzano le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto in base al presente regolamento;

numero di soggetti sottoposti alla certificazione di strumenti tecnici di calcolo;

utilizzo di banche dati di base di valori standard (accesso a siti web e richieste);

numero di soggetti che utilizzano gli strumenti di certificazione.

### 1.5. **Motivazione della proposta/iniziativa**

#### 1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

L'iniziativa fornirà un quadro normativo armonizzato per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e norme specifiche che ne stimoleranno l'uso lungo l'intera catena del trasporto multimodale. Essa include:

una metodologia di riferimento comune fornita dalla norma EN ISO 14083, che garantisce che il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sia effettuato in modo standardizzato in tutto il settore dei trasporti;

un approccio armonizzato ai dati di ingresso, con l'incentivazione dell'utilizzo dei dati primari, l'autorizzazione all'utilizzo di dati modellizzati, l'aumento dell'affidabilità, dell'accessibilità e dell'adeguatezza dei valori standard (valori standard per l'intensità delle emissioni e i fattori di emissione dei gas a effetto serra) e l'attenuazione delle variazioni tra serie di dati nazionali, regionali e settoriali;

metriche adeguate per la produzione e la condivisione di dati sulle emissioni di gas a effetto serra, nonché norme comuni in materia di comunicazione e trasparenza dei risultati della contabilizzazione delle emissioni;

sostegno all'attuazione della presente iniziativa in vari segmenti dei trasporti;

un sistema di verifica comune, proporzionato e affidabile per le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto e per i processi di calcolo sottostanti;

norme relative allo sviluppo e all'uso di strumenti tecnici di calcolo delle emissioni.

Tutte queste disposizioni dovrebbero essere pienamente applicabili 42 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

La presente scheda finanziaria legislativa riguarda specificamente lo sviluppo e la gestione di un ambiente comune di valori standard, nel contesto dell'approccio armonizzato per i dati di ingresso. Tali compiti saranno svolti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), sostenuta dal programma Orizzonte Europa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Le norme dettagliate relative alla fornitura di dati saranno stabilite nei rispettivi atti delegati e nei futuri accordi con l'AEA. Il ruolo dell'AEA sarà il seguente:

sviluppo e manutenzione di una banca dati di base dei valori standard per l'intensità delle emissioni;

istituzione di una banca dati dei fattori di emissione di gas a effetto serra;

controllo della qualità delle banche dati di terzi sui fattori di intensità delle emissioni.

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione, che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante)

Prevedendo norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra a livello di servizi di trasporto, la presente iniziativa è particolarmente importante per le operazioni transfrontaliere tra gli Stati membri dell'UE. Questo livello di armonizzazione, che riguarda le scelte metodologiche, i dati di ingresso e le norme comuni per la verifica, non può essere conseguito efficacemente in tutta l'UE con azioni intraprese dai singoli Stati membri.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

Nel complesso, il settore dei trasporti dell'UE presenta una marcata dimensione transfrontaliera e svolge un ruolo importante per la libera circolazione di persone e merci nel mercato interno dell'UE. Servizi di trasporto efficienti sono fondamentali per soddisfare la domanda degli utenti dei trasporti, sostenere la crescita dell'economia dell'UE e preservare lo stile di vita dei cittadini. Allo stesso tempo, è opportuno richiamare l'attenzione sulle sfide connesse agli impatti ambientali dei trasporti, che continuano a crescere soprattutto a causa dell'aumento del traffico di merci e passeggeri sulla rete europea. Il presente regolamento è pertanto concepito per consentire alla comunità dei trasporti di agevolare la transizione verde. La presente iniziativa contribuirà a creare parità di condizioni per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra tra tutti i segmenti e i modi di trasporto e su tutte le reti nazionali. Garantendo una maggiore trasparenza sulle prestazioni dei servizi di trasporto e sostenendo l'uso dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra per compiere scelte specifiche nel settore dei trasporti, si creeranno incentivi per soluzioni e innovazioni più sostenibili. Qualsiasi approccio nazionale sarebbe altamente controproducente per il conseguimento di tali obiettivi e comporterebbe il rischio significativo di prescrizioni contrastanti e di metodologie e dati incoerenti. Tali approcci nazionali divergenti aumenterebbero i costi e creerebbero oneri inutili per le imprese che operano tra Stati membri diversi.

### 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

CountEmissions EU è una nuova iniziativa basata su vari sforzi tanto della Commissione europea quanto del settore per un quadro metodologico armonizzato. Tra il 2011 e il 2019, due progetti consecutivi finanziati dall'UE, COFRET (*Carbon Footprint of Freight Transport*) del settimo programma quadro (PQ7) e LEARN (*Logistics Emissions Accounting & Reduction Network*) di Orizzonte 2020, hanno affrontato la questione del calcolo, della comunicazione e della verifica delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai servizi di trasporto, con l'obiettivo di sviluppare un metodo globale. Tali sforzi hanno dato avvio a un'azione coordinata volta a stabilire una norma globale e personalizzata a livello di Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO). Questa nuova norma, denominata ISO 14083, è stata pubblicata dall'ISO nel marzo 2023 e come norma europea equivalente EN ISO 14083:2023 dal CEN. Essa si basa, tra l'altro, sulla norma europea EN 16258:2012 e sul protocollo sui gas a effetto serra.

Metodologie specifiche per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra esistono anche nei diversi segmenti del settore dei trasporti, in particolare nel trasporto di merci. In numerosi casi essi fanno parte di programmi di trasporto verdi più ampi o di altre iniziative che promuovono attività di trasporto efficienti e a basse emissioni di carbonio. Tra questi figurano, ad esempio, il quadro del Global Logistics Emissions Council (GLEC) guidato dall'industria, il programma "Smart Way" pubblico-privato degli Stati Uniti e il programma Topsector Logistics di collaborazione tra il governo olandese e le imprese per la logistica del settore.

Inoltre, esistono numerosi metodi e numerose prescrizioni di contabilizzazione delle emissioni specifici per i modi di trasporto, che sono sviluppati dalle industrie stesse o lanciati dalle autorità pubbliche nel contesto di quadri legislativi specifici. Nel settore marittimo, ad esempio, esiste il gruppo di lavoro sul trasporto merci pulito (CCWG, *Clean Cargo Working Group*), un'iniziativa tra imprese per il trasporto marittimo containerizzato. Inoltre l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato un sistema obbligatorio di raccolta di dati (DCS) sugli oli combustibili per il trasporto marittimo internazionale, che impone alle navi di raccogliere e comunicare i dati pertinenti in una banca dati comune. Per quanto riguarda il trasporto aereo, il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) elaborato dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) fornisce un metodo per calcolare le emissioni di CO<sub>2</sub> a livello di volo. L'ICAO e l'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) hanno inoltre stabilito norme per il settore del trasporto aereo che prescrivono in modo più dettagliato le modalità di comunicazione delle emissioni per passeggero e per tonnellata di merci.

A livello nazionale, il codice francese dei trasporti prevede che tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato (merci e passeggeri, compresi tutti i modi di trasporto) calcolino le emissioni di gas a effetto serra per ciascun servizio in partenza e/o che termina in Francia sulla base di una metodologia specifica. Il codice francese dei trasporti prevede inoltre che le informazioni sulle emissioni siano comunicate ai portatori di interessi, che è l'unica prescrizione obbligatoria di questo tipo nell'UE.

### 1.5.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti*

La proposta di regolamento è un risultato fondamentale della comunicazione della Commissione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che



definisce la visione dell'UE per il sistema dei trasporti del futuro. La strategia annunciava che la Commissione intende istituire un quadro UE per la misurazione armonizzata delle emissioni nel settore dei trasporti e della logistica (nel contesto dell'iniziativa faro 5: fissazione del prezzo del carbonio e migliori incentivi per gli utenti).

Il regolamento creerà sinergie con altri elementi del quadro normativo dell'UE riguardanti i quadri per la riduzione delle emissioni, le norme in materia di combustibili e di emissioni, una maggiore trasparenza per gli utenti e un rafforzamento dei diritti dei consumatori. Tali relazioni riguardano in linea di principio l'uso dei dati di ingresso e dei metodi di contabilizzazione delle emissioni, nonché le prescrizioni relative a una comunicazione esente da ambiguità in materia di emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Tra esse figurano in particolare: regolamento (UE) 2015/757, direttiva 2003/87/CE, COM(2021) 550 final, COM(2022) 222 final, COM(2021) 561 final, COM(2021) 562 final, regolamento (UE) 2019/1242, regolamento (UE) 2019/631 e direttiva 2005/29/CE.

La proposta è compatibile con il quadro finanziario pluriennale. I compiti assegnati all'AEA richiederanno un accordo di contributo che copra il periodo iniziale di attuazione del regolamento fino al 2027 e la successiva assegnazione a lungo termine delle risorse per mantenere e aggiornare le banche dati dei valori standard e organizzare il controllo di qualità per i fornitori terzi di banche dati.

*1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione*

L'incidenza sul bilancio della presente proposta è trattata per la maggior parte nella presente scheda finanziaria. In termini di spese l'incidenza specifica sul bilancio della presente iniziativa è limitata agli stanziamenti per le risorse umane e agli sviluppi dei sistemi informatici necessari per sostenere la creazione di banche dati, la loro manutenzione e i controlli di qualità delle banche dati di terzi. Si tratta di nuovi compiti per l'AEA che diventeranno permanenti gradualmente, mentre quelli esistenti non diminuiranno né saranno parzialmente eliminati. La necessità di risorse aggiuntive dopo il periodo di istituzione, a partire dal 2028, sarà considerata nel contesto della prossima valutazione delle risorse dell'AEA e sarà coperta dalla sovvenzione dell'UE all'Agenzia (mediante una riduzione compensativa, se del caso, della spesa programmata nell'ambito del progetto LIFE o di altre linee di bilancio applicabili per il finanziamento dell'AEA), fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

**1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa**

**durata limitata**

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento
- durata illimitata
- Attuazione con un periodo di avviamento dal 2025 al 2027
- seguito da un funzionamento a pieno regime quando i compiti saranno inclusi nel nuovo mandato dell'AEA.

## 1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti<sup>68</sup>

- Gestione diretta** a opera della Commissione
  - a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione
  - a opera delle agenzie esecutive
- Gestione concorrente** con gli Stati membri
- Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:
  - a paesi terzi o organismi da questi designati;
  - a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
  - alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
  - agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
  - a organismi di diritto pubblico;
  - a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
  - a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
  - agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicati nel pertinente atto di base.
  - *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

N.a.

## 2. MISURE DI GESTIONE

### 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

*Precisare frequenza e condizioni.*

La Commissione sarà responsabile in generale dell'attuazione del regolamento proposto e della presentazione di relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla sua attuazione e alla conformità alla stessa.

L'AEA riferirà periodicamente sull'attuazione degli accordi di contributo e delle relative azioni.

È necessaria la raccolta di dati da fonti diverse, comprese le autorità degli Stati membri. Il coordinamento delle attività di raccolta dei dati è svolto dall'AEA.

I servizi della Commissione monitoreranno l'attuazione e l'efficacia della presente iniziativa attraverso diverse azioni e una serie di indicatori fondamentali che misureranno i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi. Cinque anni dopo la data di attuazione della normativa, è opportuno che i servizi della

<sup>68</sup> Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Commissione effettuino una valutazione al fine di verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati conseguiti.

## **2.2. Sistema di gestione e di controllo**

### *2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

La Commissione sarà assistita dall'AEA nell'attuazione delle disposizioni del regolamento, in particolare per quanto concerne lo sviluppo e la manutenzione di una banca dati di base dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra, la creazione di una banca dati dei fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo della qualità delle banche dati di terzi. L'AEA si trova nella posizione migliore per svolgere tali compiti a livello di UE, in quanto richiede una solida competenza in materia di gestione e armonizzazione dei dati ambientali, nonché una comprensione approfondita di questioni tecniche complesse relative alle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, una circostanza questa che giustifica la modalità di gestione indiretta. Le strategie di controllo della DG MOVE monitoreranno l'attuazione del regolamento e i suoi risultati. La DG Ambiente, nel contesto della sua supervisione sui soggetti decentrati, e l'AEA applicheranno le rispettive strategie di controllo a tali spese.

### *2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

Mentre la Commissione sarà nel complesso responsabile dell'attuazione del regolamento proposto e della presentazione di relazioni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione e alla conformità, l'AEA sarà competente per lo svolgimento dei compiti e delle attività di gestione individuati nonché per l'attuazione del proprio quadro di controllo interno. Sarà necessario sviluppare strumenti e moduli informatici e fornire controlli di qualità sulle banche dati di terzi.

L'AEA, un organismo autonomo dell'UE, ha la competenza di istituire sistemi di controllo adeguati per garantire il rispetto dei 5 obiettivi di controllo interno, ossia la legittimità e la regolarità, lo svolgimento delle sue operazioni, la prevenzione delle frodi, la salvaguardia degli attivi e una rendicontazione veritiera ed equa. Le risorse supplementari messe a disposizione dell'AEA saranno coperte dal sistema di controllo interno e di gestione dei rischi dell'Agenzia, il quale è allineato alle pertinenti norme internazionali e comprende controlli specifici per prevenire i conflitti di interessi e garantire la protezione degli informatori.

La DG Ambiente applicherà i controlli relativi alla sua supervisione dell'AEA in quanto agenzia decentrata. Non sono individuati rischi specifici in relazione all'esecuzione del bilancio supplementare da fornire all'AEA.

### *2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

Il rischio di errore all'atto del pagamento e della chiusura dovrebbe rimanere inferiore al 2 %.

L'AEA è pienamente responsabile dell'esecuzione del proprio bilancio, mentre la DG Ambiente è responsabile del regolare pagamento dei contributi stabiliti dall'autorità

di bilancio. I compiti aggiuntivi derivanti dalla proposta di regolamento non dovrebbero generare controlli supplementari significativi. Si prevede pertanto che il costo del controllo per la DG MOVE (misurato rispetto al valore dei fondi gestiti) e della DG Ambiente rimanga stabile.

### **2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

*Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.*

Oltre ai controlli derivanti dalla strategia di controllo di cui sopra, l'azione è soggetta a controllo da parte del servizio di audit interno, in qualità di revisore interno della Commissione e delle agenzie decentrate, e della Corte dei conti europea, in qualità di revisore esterno delle istituzioni dell'UE.

Gli accordi di contributo tra la Commissione e l'AEA comprenderanno disposizioni specifiche per garantire che i revisori e, se necessario, le autorità investigative (EPPO, OLAF) abbiano accesso illimitato alle informazioni necessarie. Detti accordi comprenderanno altresì le disposizioni necessarie per garantire che la Commissione sia informata tempestivamente in merito a qualsiasi questione che possa compromettere l'attuazione delle azioni.

La Commissione mantiene in vigore una solida strategia antifrode, la CAFS (strategia antifrode della Commissione), attualmente in fase di revisione. La DG MOVE/DG Ambiente integra questo aspetto con strategie antifrode locali che coprono le attività che rientrano nelle rispettive competenze.

L'AEA, un organo autonomo dell'UE, ha la competenza per mantenere in vigore una strategia antifrode e garantire la tutela degli interessi dell'UE

Il regolamento proposto contiene diverse disposizioni volte specificamente a prevenire le frodi e le irregolarità. Gli organismi di valutazione della conformità incaricati della verifica dovranno essere accreditati dagli organismi nazionali di accreditamento. La verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e dei processi di calcolo si basa su specifiche norme di valutazione della conformità stabilite dall'UE mediante il diritto derivato ed è effettuata da un verificatore accreditato dagli organismi nazionali di accreditamento designati dagli Stati membri a norma del regolamento (CE) n. 765/2008.

### 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

*Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio*

| Rubrica del quadro finanziario pluriennale | Linea di bilancio | Natura della spesa              | Partecipazione              |   |                      |  |
|--|-------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|----------------------|--|
|  | Numero            | Diss./Non diss. <sup>69</sup> . | di paesi EFTA <sup>70</sup> | di paesi candidati e potenziali candidati <sup>71</sup> | di altri paesi terzi | altre entrate con destinazione specifica |
| 1  | 02 20 04 01       | Diss.                           | NO                          | NO  | NO                   | NO                                       |

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

*Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio*

| Rubrica del quadro finanziario pluriennale | Linea di bilancio | Tipo di spesa   | Partecipazione |   |                      |  |
|--|-------------------|-----------------|----------------|---|----------------------|--|
|  | Numero            | Diss./Non diss. | di paesi EFTA  | di paesi candidati e potenziali candidati | di altri paesi terzi | altre entrate con destinazione specifica |
|  | [XX.YY.YY.YY]     |                 | SÌ/NO          | SÌ/NO                                     | SÌ/NO                | SÌ/NO                                    |

<sup>69</sup> Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

<sup>70</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>71</sup> Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

### 3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

#### 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b> | 1 | Mercato unico, innovazione e agenda digitale |
|---|---|--|

| DG MOVE   |           |          | Anno 2025 | Anno 2026 | Anno 2027 | TOTALE       |
|---|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| • Stanziamenti operativi  |           |          |           |           |           |              |
| Linea di bilancio 02 20 04 01   | Impegni   | (1a)     | 0,600     |           |           | <b>0,600</b> |
|   | Pagamenti | (2a)     | 0,200     | 0,200     | 0,200     | <b>0,600</b> |
| Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici <sup>72</sup> |           |          |           |           |           |              |
| Linea di bilancio   |           | (3)      |           |           |           |              |
| <b>TOTALE stanziamenti per la DG MOVE</b>   | Impegni   | =1a+1b+3 | 0,600     |           |           | <b>0,600</b> |
|   | Pagamenti | =2a+2b+3 | 0,200     | 0,2005    | 0,200     | <b>0,600</b> |

La necessità di risorse aggiuntive nel periodo dal 2028 al 2050 per l'AEA, stimata ammontare a 1 equivalente a tempo pieno (ETP) e a 6,3 milioni di EUR (a copertura di costi nel corso del periodo indicato), sarà considerata nel contesto della prossima valutazione delle risorse

<sup>72</sup>

Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

dell'AEA e sarà coperta dalla sovvenzione dell'UE all'Agenzia (mediante una riduzione compensativa, se del caso, della spesa programmata nell'ambito del progetto LIFE o di altre linee di bilancio applicabili per il finanziamento dell'AEA), fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

|   |           |      |       |       |       |  |              |
|---|-----------|------|-------|-------|-------|--|--------------|
| •TOTALE stanziamenti operativi  | Impegni   | (4)  | 0,600 |       |       |  | <b>0,600</b> |
|   | Pagamenti | (5)  | 0,200 | 0,200 | 0,200 |  | <b>0,600</b> |
| •TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici |           | (6)  |       |       |       |  |              |
| <b>TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 1</b><br>del quadro finanziario pluriennale     | Impegni   | =4+6 | 0,600 |       |       |  | <b>0,600</b> |
|   | Pagamenti | =5+6 | 0,200 | 0,200 | 0,200 |  | <b>0,600</b> |

**Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche operative, ricopiare nella sezione sotto:**

|   |           |      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|-----------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| •TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)  | Impegni   | (4)  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   | Pagamenti | (5)  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)    |           | (6)  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6</b><br>del quadro finanziario pluriennale<br>(importo di riferimento) | Impegni   | =4+6 |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   | Pagamenti | =5+6 |  |  |  |  |  |  |  |  |

|   |          |                        |
|---|----------|------------------------|
| <b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b> | <b>7</b> | "Spese amministrative" |
|---|----------|------------------------|

Sezione da compilare usando i "dati di bilancio di natura amministrativa", da introdursi *in primis* nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato 5 della decisione della Commissione sulle norme interne per l'esecuzione della sezione "Commissione europea" del bilancio generale dell'Unione europea), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

|                              |              | Anno N | Anno N+1 | Anno N+2 | Anno N+3 | Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6) |  |  | TOTALE |
|------------------------------|--------------|--------|----------|----------|----------|---|--|--|--------|
| DG MOVE                      |              |        |          |          |          |   |  |  |        |
| • Risorse umane              |              |        |          |          |          |   |  |  |        |
| • Altre spese amministrative |              |        |          |          |          |   |  |  |        |
| <b>TOTALE DG &lt;...&gt;</b> | Stanziamanti |        |          |          |          |   |  |  |        |

|  |                                     |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|-------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b> | (Totale impegni = Totale pagamenti) |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|-------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|

Mio EUR (al terzo decimale)

|  |           | Anno 2025 | Anno 2026 | Anno 2027 | TOTALE       |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| <b>TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale</b> | Impegni   | 0,600     |           |           | <b>0,600</b> |
|  | Pagamenti | 0,200     | 0,200     | 0,200     | <b>0,600</b> |

La necessità di risorse aggiuntive nel periodo dal 2028 al 2050 per l'AEA, stimata ammontare a 1 equivalente a tempo pieno (ETP) e a 6,3 milioni di EUR (a copertura di costi nel corso del periodo indicato), sarà considerata nel contesto della prossima valutazione delle risorse



dell'AEA e sarà coperta dalla sovvenzione dell'UE all'Agenzia (mediante una riduzione compensativa, se del caso, della spesa programmata nell'ambito del progetto LIFE o di altre linee di bilancio applicabili per il finanziamento dell'AEA), fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

### 3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

| Specificare gli obiettivi e i risultati<br><br>↓ |                    |             | Anno N |       | Anno N+1 |       | Anno N+2 |       | Anno N+3 |       | Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6) |       |   |       |   |       | <b>TOTALE</b> |       |           |
|--|--------------------|-------------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|---|-------|---|-------|---|-------|---------------|-------|-----------|
|  | <b>RISULTATI</b>   |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
|  | Tipo <sup>73</sup> | Costo medio | z      | Costo | z        | Costo | z        | Costo | z        | Costo | z   | Costo | z | Costo | z | Costo | z             | Costo | N. totale |
| OBIETTIVO SPECIFICO 1 <sup>74</sup> ...          |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| - Risultato                                      |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| - Risultato                                      |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| - Risultato                                      |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| Totale parziale obiettivo specifico 1            |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...                        |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| - Risultato                                      |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| Totale parziale obiettivo specifico 2            |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |
| <b>TOTALE</b>                                    |                    |             |        |       |          |       |          |       |          |       |   |       |   |       |   |       |               |       |           |

<sup>73</sup> I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

<sup>74</sup> Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

### 3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

|  | Anno N <sup>75</sup> | Anno N+1 | Anno N+2 | Anno N+3 | Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6) | TOTALE |
|--|----------------------|----------|----------|----------|---|--------|
|--|----------------------|----------|----------|----------|---|--------|

|   |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b>                 |  |  |  |  |  |  |  |
| Risorse umane   |  |  |  |  |  |  |  |
| Altre spese amministrative  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b> |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Esclusa la RUBRICA 7<sup>76</sup> del quadro finanziario pluriennale</b>    |  |  |  |  |  |  |  |
| Risorse umane  |  |  |  |  |  |  |  |
| Altre spese amministrative   |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b> |  |  |  |  |  |  |  |

|               |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>TOTALE</b> |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------|--|--|--|--|--|--|--|

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

<sup>75</sup> L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

<sup>76</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

### 3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

*Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno*

|   | Anno<br>2025        | Anno<br>2026 | Anno<br>2027 | Anno<br>N+3 | Inserire gli anni necessari per<br>evidenziare la durata<br>dell'incidenza (cfr. punto 1.6) |  |  |
|---|---------------------|--------------|--------------|-------------|---|--|--|
| <b>•Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>  |                     |              |              |             |   |  |  |
| 20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)             |                     |              |              |             |   |  |  |
| 20 01 02 03 (delegazioni)   |                     |              |              |             |   |  |  |
| 01 01 01 01 (ricerca indiretta)   |                     |              |              |             |   |  |  |
| 01 01 01 11 (ricerca diretta)   |                     |              |              |             |   |  |  |
| Altre linee di bilancio (specificare)                                       |                     |              |              |             |   |  |  |
| <b>• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>77</sup></b> |                     |              |              |             |   |  |  |
| 20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)                             | 0                   | 0            | 0            |             |   |  |  |
| 20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)                         |                     |              |              |             |   |  |  |
| <b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>78</sup>   | - in sede           |              |              |             |   |  |  |
|   | - nelle delegazioni |              |              |             |   |  |  |
| 01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)                              |                     |              |              |             |   |  |  |
| 01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)                                |                     |              |              |             |   |  |  |
| Altre linee di bilancio (specificare)                                       |                     |              |              |             |   |  |  |
| <b>TOTALE</b>   | <b>0</b>            |              |              |             |   |  |  |

**XX** è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Funzionari e agenti temporanei |  |
| Personale esterno              |  |

<sup>77</sup> AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

<sup>78</sup> Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

### 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Questa azione è finanziata dalla linea di bilancio relativa al sostegno alla politica dei trasporti (02 20 04 01) che, tra l'altro, sostiene le attività volte a sviluppare e gestire strumenti e banche dati informatici comuni e la raccolta dei dati necessari per il settore dei trasporti. La necessità di risorse aggiuntive a partire dal 2028 per l'AEA (1 ETP) sarà considerata nel contesto della valutazione in corso delle risorse dell'Agenzia, fatto salvo il futuro accordo sul QFP.

- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

- comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

### 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da terzi
- prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

|   | Anno<br>N <sup>79</sup> | Anno<br>N+1 | Anno<br>N+2 | Anno<br>N+3 | Inserire gli anni necessari per<br>evidenziare la durata<br>dell'incidenza (cfr. punto 1.6) |  |  | Totale |
|---|-------------------------|-------------|-------------|-------------|---|--|--|--------|
|   |                         |             |             |             |   |  |  |        |
| Specificare l'organismo di<br>cofinanziamento |                         |             |             |             |   |  |  |        |
| TOTALE stanziamenti<br>cofinanziati           |                         |             |             |             |   |  |  |        |

<sup>79</sup>

L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

### 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
  - sulle risorse proprie
  - su altre entrate
  - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

| Linea di bilancio delle entrate: | Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso | Incidenza della proposta/iniziativa <sup>80</sup> |          |          |          |  | Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6) |  |  |
|----------------------------------|---|---|----------|----------|----------|--|---|--|--|
|                                  |   | Anno N  | Anno N+1 | Anno N+2 | Anno N+3 |  |   |  |  |
| Articolo .....                   |   |   |          |          |          |  |   |  |  |

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

|  |
|--|
|  |
|--|

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

<sup>80</sup> Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.