



*Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare
Commissione per i trasporti e il turismo*

2023/0266(COD)

11.12.2023

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare
Commissione per i trasporti e il turismo

(Commissioni congiunte – articolo 58 del regolamento)

Relatori: Pascal Canfin, Barbara Thaler

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo soppresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	13
ALLEGATO: ENTITÀ O PERSONE DA CUI I RELATORI HANNO RICEVUTO CONTRIBUTI	15

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0441),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, l'articolo 91, paragrafo 1, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0305/2023),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - viste le deliberazioni congiunte della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 58 del regolamento,
 - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0000/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di regolamento
Considerando 9 bis (nuovo)

(9 bis) Gli intermediari di dati che offrono servizi digitali di mobilità multimodale propongono ai consumatori diverse scelte sulla base dei tempi di viaggio, dei relativi costi e dei modi di viaggio. Tali intermediari di dati dovrebbero inoltre essere in grado di fornire ai consumatori informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un determinato viaggio sulla base di dati primari. Pertanto, i soggetti interessati o altre persone fisiche o giuridiche pertinenti dovrebbero essere tenuti a fornire tali informazioni agli intermediari di dati.

Or. en

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 12

(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione⁵⁷ 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.

(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione⁵⁷ 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. ***La Commissione, in collaborazione con il Comitato europeo di normazione e gli organismi nazionali di normazione degli Stati membri, dovrebbe adoperarsi per***

fornire al settore dei trasporti l'accesso a tale norma ISO a titolo gratuito o a una tariffa ridotta, dando la priorità alle microimprese e alle piccole e medie imprese ("PMI") quali definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Or. en

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 *essere obbligatorio* nei processi di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. I dati primari potrebbero però non essere ottenibili, oppure rivelarsi eccessivamente onerosi per *le PMI*. Pertanto, *alle PMI dovrebbe* essere *consentito* l'uso di dati secondari, nel rispetto di condizioni chiare.

Or. en

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) È pertanto opportuno istituire una banca dati di base dell'UE dei valori

Emendamento

(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.

standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra *per modo di trasporto*, 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.

Or. en

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 26

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. ***La certificazione dovrebbe specificare se lo strumento di calcolo supporta il calcolo basato su dati primari.***

Or. en

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 33 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(33 bis) *In sede di riesame del presente regolamento, la Commissione dovrebbe valutare l'impatto dell'obbligo imposto a tutti gli operatori economici e ad altri soggetti che organizzano e forniscono servizi di trasporto di quantificare e comunicare le emissioni di gas a effetto serra conformemente al presente regolamento.*

Or. en

Emendamento 7

Proposta di regolamento Articolo 3 – punto 16

Testo della Commissione

Emendamento

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;

16) "intensità delle emissioni di gas a effetto serra": **il** coefficiente che descrive il rapporto tra i dati relativi a un'attività **di trasporto o di hub** e l'emissione di gas a effetto serra;

Or. en

Emendamento 8

Proposta di regolamento Articolo 3 – punto 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

16 bis) "attività di trasporto": il parametro che quantifica il trasporto di passeggeri o merci;

Or. en

Emendamento 9

Proposta di regolamento Articolo 3 – punto 16 ter

Testo della Commissione

Emendamento

16 ter) "attività di hub": il parametro che quantifica il flusso presso un hub;

Or. en

Emendamento 10

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

1. I soggetti di cui all'articolo 2 **utilizzano dati primari per calcolare le emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto, ad eccezione dei servizi forniti dalle microimprese e dalle piccole e medie imprese ("PMI") quali definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione. Le PMI** ricorrono in primis all'uso di dati primari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto.

Or. en

Emendamento 11

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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:

2. L'uso di dati secondari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto è consentito **alle PMI** alle condizioni seguenti:

Or. en

Emendamento 12

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. *Nell'elaborare i valori standard di intensità delle emissioni di gas a effetto serra la Commissione applica l'approccio basato sul luogo previsto dalla norma di cui all'articolo 4 ("approccio basato sul luogo") e garantisce che tali valori standard siano coerenti con altre normative applicabili dell'Unione.*

Or. en

Emendamento 13

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. *Nell'elaborare i fattori standard di emissione di gas a effetto serra la Commissione applica l'approccio basato sul luogo e garantisce che tali fattori standard siano coerenti con altre normative applicabili dell'Unione.*

Or. en

Emendamento 14

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

3. I dati di uscita constano ***quanto meno*** della massa totale di biossido di carbonio equivalente (CO₂e) per ciascun servizio di trasporto e, in relazione al tipo di servizio di trasporto in questione, quanto meno di una delle seguenti metriche di dati:

3. I dati di uscita constano della massa totale di biossido di carbonio equivalente (CO₂e) per ciascun servizio di trasporto e, in relazione al tipo di servizio di trasporto in questione, quanto meno di una delle seguenti metriche di dati:

Or. en

Emendamento 15

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 ***che specifica se lo strumento di calcolo supporta il calcolo basato su dati primari.*** In caso di valutazione negativa, l'organismo di valutazione della conformità ne comunica al richiedente le ragioni.

Or. en

Emendamento 16

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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.

Emendamento

6. Al termine della verifica, l'organismo di valutazione della conformità rilascia una prova di conformità in cui conferma che i dati di uscita sono conformi alle prescrizioni corrispondenti di cui al presente regolamento ***e specifica se il soggetto utilizza dati primari.***

Or. en

MOTIVAZIONE

L'11 luglio 2023 la Commissione ha adottato la proposta di regolamento sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto nell'UE (CountEmissionsEU) come parte del pacchetto legislativo "Rendere più ecologico il trasporto merci".

La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra (GES) è una misura utilizzata in vari settori economici per generare dati sulle emissioni di GES prodotte 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 più sostenibili.

CountEmissionsEU fornisce un quadro comune per quantificare le emissioni di GES dei servizi di trasporto sulla base di una norma ISO. L'obiettivo è migliorare la comparabilità dei dati sulle emissioni di GES condivisi lungo l'intera catena del trasporto multimodale. Inoltre, l'iniziativa mira a incoraggiare gli operatori economici e altri soggetti pertinenti ad adottare sempre più spesso la contabilizzazione delle emissioni di GES, contribuendo così alla riduzione di tali emissioni prodotte dai servizi di trasporto.

La proposta della Commissione non rende obbligatori il calcolo o la comunicazione delle emissioni di GES. Tuttavia, essa impone al soggetto che fornisce od organizza un servizio di trasporto di utilizzare il quadro comune stabilito nella proposta all'esame quando comunica i dati o se altre normative dell'Unione o il diritto nazionale applicabile richiedono tale calcolo e comunicazione.

Norma ISO 14083:2023

La Commissione propone come metodologia unica per il calcolo delle emissioni prodotte dai servizi di trasporto la nuova norma ISO 14083:2023. Tale norma è riconosciuta a livello mondiale, creando così l'opportunità per un allineamento a livello globale.

Dati di ingresso

Per garantire risultati comparabili e precisi nel calcolo delle emissioni di GES, la proposta della Commissione dà priorità all'uso di dati primari. Tuttavia, poiché i dati primari potrebbero non essere ottenibili oppure rivelarsi eccessivamente onerosi per alcuni portatori di interessi, l'uso di dati secondari, compresi i valori standard, dovrebbe essere ammesso a condizioni chiare. La Commissione creerà una serie armonizzata di valori standard che saranno pubblicati nelle banche dati centrali dell'UE, consentendo nel contempo l'uso di banche dati esterne certificate sviluppate da terzi. Per incoraggiare l'uso di dati primari, i relatori rendono obbligatorio l'uso di tali dati per tutti i soggetti interessati, ad eccezione delle PMI. Propongono inoltre che le prove di conformità rilasciate dagli organismi di valutazione della conformità specifichino chiaramente se i soggetti interessati hanno utilizzato dati primari. Infine, prevedono di rendere noto se gli strumenti di calcolo esterni supportano i calcoli basati su dati primari.

Entrata in vigore e attuazione

Nell'ambito della clausola di riesame, i relatori chiedono alla Commissione di valutare gli effetti dell'introduzione dell'obbligo, per i soggetti che forniscono o che organizzano un servizio di trasporto, di quantificare e comunicare le emissioni di GES.

**ALLEGATO: ENTITÀ O PERSONE
DA CUI I RELATORI HANNO RICEVUTO CONTRIBUTI**

Conformemente all'allegato I, articolo 8, del regolamento, il relatore Canfin dichiara di aver ricevuto, nel corso dell'elaborazione del progetto di relazione, contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
CEFIC
SNCF
T&E
ICCT
Smart Freight Centre
ADEME
Trainline
La Poste
BEUC
Arbeiterkammer Wien AK

Conformemente all'allegato I, articolo 8, del regolamento, la relatrice Thaler dichiara di aver ricevuto, nel corso dell'elaborazione del progetto di relazione, contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
CEFIC
SNCF
IRU
Trainline
Arbeiterkammer Wien AK
ZF Group
DHL Group
ERFA
ÖBB
WKÖ
UIRR
CIPRA
Climanomics
Land Tirol

Gli elenchi che precedono sono compilati sotto l'esclusiva responsabilità dei relatori.