2026/1030

12.5.2026

# REGOLAMENTO (UE) 2026/1030 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

## del 29 aprile 2026

## 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 ([1]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([2]),

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([3]),

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 al più tardi entro il 2050, tenendo al contempo debitamente conto della necessità di garantire una transizione giusta e inclusiva, preservare una crescita continua e rafforzare 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 organismi pubblici, imprese e consumatori. Una migliore informazione sulle prestazioni dei servizi di trasporto costituisce uno strumento potente per creare gli incentivi adeguati affinché gli utenti dei trasporti compiano scelte più sostenibili, per influire sulle decisioni commerciali degli operatori dei trasporti, degli organizzatori di servizi di trasporto e degli operatori di hub e per ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei soggetti che eseguono contratti di appalto pubblico. Dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra costituiscono il requisito fondamentale per realizzare tali incentivi e incentivare così un cambiamento comportamentale tanto tra gli organismi pubblici quanto tra le imprese e tra i consumatori, al fine di contribuire agli obiettivi della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo «Il Green Deal europeo» per i trasporti e a quelli del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]). Il presente regolamento costituisce una delle azioni intraprese dall'Unione a favore di una transizione verde insieme ad altri atti giuridici o iniziative dell'Unione, compresa la direttiva (UE) 2024/825 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]).

([1]) GU C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) GU C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj.
([3]) Posizione del Parlamento europeo del 10 aprile 2024 (GU C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj) e posizione del Consiglio in prima lettura del 26 febbraio 2026 (GU C, C/2026/2277, 17.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/2277/oj. Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2026 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).
([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).
([5]) Direttiva (UE) 2024/825 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 febbraio 2024, 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 (GU L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj).

(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 dei trasporti non ottengono informazioni precise sulle prestazioni dei servizi di trasporto e gli operatori dei trasporti, gli organizzatori di servizi di trasporto e gli operatori di hub 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 micro, piccole e medie imprese (PMI), che rappresentano la grande maggioranza delle imprese che offrono servizi di trasporto nel mercato interno. In effetti, le PMI si trovano a dover sostenere oneri finanziari e burocratici sproporzionatamente superiori quando decidono di calcolare le emissioni di gas a effetto serra generate dai loro servizi di trasporto.

(4) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011 dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», la Commissione presenta una visione per il futuro del sistema dei trasporti dell'Unione e definisce un'agenda strategica per affrontare le sfide future dei trasporti, in particolare la necessità di mantenere e sviluppare la mobilità, e per ridurre considerevolmente le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle operazioni di trasporto e logistiche.

(5) Nella comunicazione del 9 dicembre 2020 dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro», la Commissione fa riferimento a incentivi per la scelta delle opzioni di trasporto più sostenibili, all'interno dei singoli modi di trasporto o fra i medesimi. 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 per 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) I gas a effetto serra connessi ai trasporti e alla logistica sono emessi durante il funzionamento dei veicoli, il funzionamento degli hub di trasporto e logistica, la produzione dei rispettivi vettori energetici, la fabbricazione e la fine del ciclo di vita dei veicoli, nonché la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto.

(7) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto di merci e passeggeri al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle loro prestazioni dovute alla possibilità di scegliere tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme armonizzate dovrebbero garantire parità di condizioni tra i soggetti del settore dei trasporti e degli hub dell'Unione e i soggetti del settore dei trasporti e degli hub di paesi terzi, tra i modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto. La formulazione di norme armonizzate dovrebbe inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale tra gli organismi pubblici, le imprese e i consumatori al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.

(8) Il presente regolamento dovrebbe fornire un quadro di riferimento per il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra, su base contrattuale o volontaria a fini commerciali, o qualora tale calcolo e tale comunicazione siano obbligatori a norma del diritto dell'Unione o nazionale applicabile. Tale quadro dovrebbe agevolare altre misure di riduzione delle emissioni che potrebbero essere adottate in seguito dalle autorità pubbliche e dall'industria, come clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, la fornitura a passeggeri o a clienti di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto oppure la fissazione di criteri connessi al clima per le procedure relative ad appalti verdi.

(9) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, l'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti del settore dei trasporti e degli hub che offrono servizi di trasporto nel mercato interno sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni relative a emissioni di gas a effetto serra generate dai 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 pertinenti a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo. Infatti, al fine di assicurare che tutti i servizi di trasporto pertinenti siano presi in considerazione e di garantire parità di condizioni tra i soggetti del settore dei trasporti e degli hub dell'Unione e i soggetti del settore dei trasporti e degli hub di paesi terzi, il presente regolamento dovrebbe applicarsi ai servizi di trasporto che iniziano e terminano al di fuori del territorio dell'Unione ma che si fermano nell'Unione per imbarcare o sbarcare passeggeri o per caricare o scaricare merci.

(10) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi ai soggetti che calcolano e comunicano le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto, in particolare gli operatori dei trasporti, gli organizzatori di servizi di trasporto e gli operatori di hub, nonché agli speditori, che rappresentano una specifica categoria di utenti dei trasporti che ordinano servizi di trasporto per spostare il loro carico da o verso luoghi designati e che, a seconda della situazione, potrebbero anche assumere il ruolo di operatore dei trasporti, organizzatore di servizi di trasporto o intermediario di dati. Gli sviluppatori di strumenti di calcolo esterni, gli sviluppatori di banche dati di terzi e gli organismi di valutazione della conformità che prestano servizi di supporto per il calcolo o la verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto dovrebbero essere vincolati da norme specifiche relative, rispettivamente, alla certificazione degli strumenti di calcolo esterni, al controllo tecnico della qualità dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra nonché alle attività di verifica e alle procedure di accreditamento. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi anche agli intermediari di dati che calcolano e comunicano informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto. Quando si limitano a ottenere o combinare i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra e quindi a comunicare tali dati di uscita, gli intermediari di dati dovrebbero essere vincolati solo 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 di uscita nel mercato.

(11) Il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra a norma del presente regolamento dovrebbero essere effettuati in modo disaggregato, a livello dei servizi di trasporto, conformemente alla metodologia di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto di cui al presente regolamento. Il presente regolamento non dovrebbe pertanto applicarsi quando il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra sono effettuati in forma aggregata. Rientrano in tale contesto le situazioni in cui l'obbligatorietà della comunicazione di informazioni relative all'ambiente ai fini delle informative sulla sostenibilità e l'istituzione di una contabilità ambientale per scopi statistici derivano da altri atti giuridici dell'Unione, come nel caso del regolamento (UE) n. 691/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]) e della direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio ([7]). Di contro, dovrebbe essere possibile utilizzare le informazioni ottenute sulla base del presente regolamento per contribuire all'elaborazione di relazioni consolidate sulle emissioni richieste conformemente ad altre normative dell'Unione applicabili, a condizione che le rispettive metodologie e i dati raccolti siano sufficientemente compatibili.

(12) Una metodologia adeguata per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto è uno degli aspetti chiave del quadro armonizzato dell'Unione stabilito dal presente regolamento. Tale metodologia 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. La metodologia dovrebbe inoltre tenere adeguatamente conto delle esigenze del mercato dei trasporti, al fine di evitare inutili complessità nonché oneri e costi eccessivi, in particolare per le PMI, e dovrebbe essere attuabile per i portatori di interessi.

(13) EN ISO 14083:2023 — Gas a effetto serra — Quantificazione e rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle operazioni della catena di trasporto («norma EN ISO»), pubblicata dal Comitato europeo di normazione nell'aprile del 2023, dovrebbe essere la metodologia comune per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto ai sensi del presente regolamento. Promuoverne l'applicazione nell'Unione favorisce la compatibilità internazionale della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra e facilita un ulteriore allineamento globale della metodologia applicata. Dall'analisi della Commissione è emerso che la norma EN ISO è la norma più pertinente e proporzionata ai fini degli obiettivi del presente regolamento, tra cui una maggiore diffusione sul mercato e la comparabilità dei dati delle emissioni di gas a effetto serra. Il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra è effettuato in base all'approccio «dal pozzo alla ruota» (*well-to-wheel*), che 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.

(14) La Commissione, in cooperazione con il Comitato europeo di normazione e gli organismi nazionali di normazione degli Stati membri, si impegna a garantire il pieno accesso al presente regolamento.

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj).

(15) Si considera, in linea generale, che le emissioni prodotte durante il ciclo di vita includano le emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota e le emissioni derivanti dalla produzione, dalla manutenzione e dallo smaltimento dei veicoli, nonché, ove pertinente, dalle infrastrutture relative al trasporto, come stabilito nella raccomandazione (UE) 2021/2279 ([8]). La valutazione del ciclo di vita può tuttavia comportare costi di attuazione elevati ed esporre i soggetti del settore dei trasporti e degli hub alla complessità contabile, in particolare per quanto riguarda le emissioni derivanti dalle infrastrutture relative al trasporto. Per motivi di proporzionalità e di ambito di applicazione, il presente regolamento non dovrebbe imporre il ricorso alla valutazione del ciclo di vita senza una valutazione della Commissione. Inoltre, per mantenere, ai fini del presente regolamento, un riferimento a norme riconosciute a livello mondiale, i progressi compiuti in seno all'Organizzazione internazionale per la standardizzazione dovrebbero essere riportati, nell'ambito di tale valutazione, nell'esame del presente regolamento da parte della Commissione.

(16) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche della norma EN ISO, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno per la Commissione valutare la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO dal punto di vista delle politiche dell'Unione, comprese le norme legislative future. Ove la valutazione della Commissione concluda che una modifica della norma o di una sua componente determina un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, in particolare il regolamento (UE) 2021/1119, la Commissione dovrebbe adottare gli atti delegati necessari a vietare l'applicazione di tale modifica. Qualora da tale valutazione emerga il rischio che una modifica della norma o una sua componente possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai 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 dovrebbe poter adottare gli atti delegati necessari a chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere di conseguenza la norma.

(17) Al fine di evitare la circolazione sul mercato di informazioni imprecise, potrebbe essere necessario chiarire la metodologia comune per quanto concerne le ipotesi e i parametri pertinenti per le emissioni di gas a effetto serra utilizzati per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prima della prestazione di un servizio. Lo stesso vale per altri pertinenti parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni di gas a effetto serra o all'aggregazione di elementi di dati qualora l'impiego di tali parametri non sia esplicitamente chiarito in tale metodologia comune.

(18) Ai fini del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto possono essere utilizzati vari tipi di dati di ingresso, fra cui dati primari e secondari. L'uso di dati primari produce i risultati più affidabili e precisi e dovrebbe pertanto avere la precedenza, in modo da determinare la diffusione graduale di tali dati primari nei processi di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. I dati primari potrebbero non essere ottenibili o comportare costi proibitivi per taluni portatori di interessi, in particolare per le PMI. Dovrebbe pertanto essere ammesso l'uso di dati secondari, a condizioni chiare. Tuttavia, al fine di ottenere una contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra più precisa, uno Stato membro dovrebbe poter prevedere che l'uso dei dati primari sia obbligatorio per le operazioni di trasporto sul suo territorio da parte di soggetti del settore dei trasporti e degli hub il cui numero di dipendenti supera una soglia specifica fissata dal diritto nazionale, quando il servizio di trasporto inizia e termina sul suo territorio. Al fine di non ostacolare i servizi di trasporto internazionale e lo sviluppo delle PMI, gli Stati membri non dovrebbero applicare tale obbligo alle operazioni di trasporto transfrontaliere, incluse le operazioni di trasporto in transito nel loro territorio, o alle PMI.

(19) Fatte salve le norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri dovrebbero poter introdurre incentivi di natura amministrativa, finanziaria o operativa per stimolare l'uso dei dati primari.

([8]) 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 (GU L 471 del 30.12.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj).

(20) Per quanto concerne i dati secondari, le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto possono essere calcolate utilizzando valori standard o dati modellizzati. I valori standard dovrebbero essere stabiliti e i dati modellizzati dovrebbero essere sviluppati e aggiornati in modo neutro e obiettivo, sulla base di fonti affidabili e di parametri adeguati. Le banche dati non dovrebbero contenere valori standard che portino a sottostimare strutturalmente le emissioni di gas a effetto serra risultanti rispetto ai valori reali noti di servizi comparabili. In tali casi, le banche dati di terzi non dovrebbero ricevere una valutazione positiva a seguito del controllo tecnico della qualità.

(21) È opportuno istituire una banca dati di base dell'Unione dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra («banca dati di base dell'Unione») al fine di migliorare la comparabilità dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra ottenuti in applicazione del presente regolamento. Tale banca dati di base dell'Unione dovrebbe fornire una granularità sufficiente e riflettere le specificità settoriali, regionali e nazionali presenti nell'Unione, e includere tabelle separate per ciascun modo di trasporto. La Commissione dovrebbe garantire che la banca dati di base dell'Unione sia aggiornata periodicamente e, una volta all'anno o con maggiore frequenza, valutare la necessità di aggiornamenti. I dati del trasporto marittimo dovrebbero essere ricavati dalla banca dati THETIS-MRV e integrati, se del caso, da altre fonti di informazione, come la banca dati FuelEU. Tuttavia, date le specificità settoriali, regionali e nazionali 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.

(22) Per la determinazione delle 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 stime delle emissioni di gas a effetto serra che rispecchiano la quantità di energia utilizzata in una prospettiva «dal pozzo alla ruota». È pertanto opportuno istituire una banca dati centrale dell'Unione dei fattori di emissione di gas a effetto serra («banca dati centrale dell'Unione») dei vettori energetici dei trasporti per garantire la comparabilità e la qualità dei dati di ingresso.

(23) Nel quantificare le emissioni legate all'uso dell'energia elettrica si dovrebbe incoraggiare un approccio basato sul luogo, purché siano disponibili valori di intensità delle emissioni aggiornati e precisi per i diversi Stati membri. Qualora opportuno e sufficientemente sviluppato, potrebbe essere applicato un approccio basato sul mercato, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'allegato J della norma EN ISO.

(24) La banca dati di base dell'Unione e la banca dati centrale dell'Unione dovrebbero comprendere, qualora siano disponibili e ove opportuno, i valori standard concordati dall'Unione, o nell'interesse dell'Unione, a livello internazionale. Date le specificità settoriali, regionali e nazionali presenti nell'Unione, la banca dati di base dell'Unione e la banca dati centrale dell'Unione dovrebbero riflettere i tipi di veicoli e i vettori energetici dei trasporti generalmente utilizzati nell'Unione o in alcuni o tutti gli Stati membri. La banca dati di base dell'Unione e la banca dati centrale dell'Unione dovrebbero inoltre riflettere le caratteristiche uniche dei diversi Stati membri.

(25) La realizzazione e manutenzione della banca dati di base dell'Unione e della banca dati centrale dell'Unione, nonché il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati gestite da terzi dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza tecnica necessaria per la corretta attuazione delle pertinenti disposizioni del presente regolamento. Se necessario, nel quadro di tali attività si dovrebbe fare ricorso ai contributi e al sostegno di altri organismi settoriali dell'Unione, conformemente al diritto dell'Unione. Se necessario, gli Stati membri dovrebbero poter fornire contributi aggiuntivi e volontari alla Commissione.

(26) Dovrebbe essere possibile utilizzare i dati modellizzati se si basano su un modello stabilito conformemente alla metodologia comune e, se del caso, ad altre disposizioni relative all'uso di dati secondari e strumenti di calcolo di cui al presente regolamento.

(27) Il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ([9]) e la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([10]) impongono la raccolta, la misurazione, il calcolo e la comunicazione annuale delle emissioni di gas a effetto serra generate rispettivamente da navi e aeromobili. Il regolamento (UE) 2015/757 e la direttiva 2003/87/CE sono, in una certa misura, complementari al presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la produzione di dati sul carburante combusto come dati di ingresso per la quantificazione delle emissioni generate dai servizi di trasporto, per la distanza percorsa o la quantità di carico trasportata. Dovrebbe inoltre essere possibile utilizzare i dati di ingresso relativi alla generazione di emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto derivanti dall'attuazione di altri quadri legislativi, come il regolamento (UE) 2019/631 ([11]),(UE) 2019/1242 ([12]), (UE) 2023/1805 ([13]) o (UE) 2023/2405 ([14]) del Parlamento europeo e del Consiglio. Dal momento che è opportuno fare riferimento a una norma comune in tutti i pertinenti atti giuridici dell'Unione nel settore dei trasporti, la Commissione dovrebbe adoperarsi per garantire la compatibilità e la coerenza del presente regolamento con i vigenti atti giuridici dell'Unione e con le iniziative future. In particolare, nelle prossime iniziative e in qualsiasi atto di diritto derivato, la Commissione dovrebbe adoperarsi per imporre che qualsiasi contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in forma disaggregata sia basata sulla metodologia comune di cui al presente regolamento.

(28) Al fine di agevolare la raccolta di dati precisi, i successivi calcoli e l'uso dei dati primari da parte delle PMI, si dovrebbe prendere in considerazione la concessione dell'accesso ai dati di bordo nel contesto di eventuali future proposte legislative relative all'accesso ai dati relativi ai veicoli.

(29) Per agevolare l'attuazione del presente regolamento e limitare la complessità dei calcoli riducendo al contempo gli oneri amministrativi e finanziari, la Commissione dovrebbe fornire uno strumento di calcolo online semplificato, gratuito, accessibile al pubblico e di facile utilizzo concepito specificamente per i micro, piccoli e medi operatori dei trasporti. Lo strumento di calcolo dovrebbe essere sviluppato in linea con la metodologia comune di cui al presente regolamento in modo tale che il suo utilizzo garantisca la correttezza del calcolo effettuato. Dovrebbe facilitare i calcoli basati su dati primari e consentire l'uso dei dati secondari pertinenti, compresi i fattori di emissione di gas a effetto serra e, ove disponibili, i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra tratti dalle banche dati riconosciute a norma del presente regolamento. Dovrebbe essere corredato di un manuale che aiuti nell'attuazione del presente regolamento e spieghi il funzionamento dello strumento di calcolo. Lo strumento di calcolo dovrebbe essere aggiornato periodicamente. Dovrebbe colmare la carenza di dati nella catena informativa, promuovere una contabilizzazione uniforme delle emissioni di gas a effetto serra per i servizi di trasporto più tipici, migliorare la trasparenza e la comparabilità dei dati nonché contribuire a sensibilizzare e incentivare la diffusione del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra a norma del presente regolamento.

(30) Per esprimere i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, è opportuno stabilire metriche comuni che siano alla base della comparabilità di tali dati e consentano un'efficace analisi comparativa di vari servizi di trasporto. Le metriche comuni dovrebbero inoltre consentire una comunicazione chiara da parte del fornitore dei dati e una comprensione accurata di tale comunicazione da parte del destinatario dei dati.

([9]) Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

([10]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([11]) 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 $CO_2$ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

([12]) 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 $CO_2$ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

([13]) Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

([14]) Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

(31) Ogni informazione disaggregata sulle emissioni di gas a effetto serra generate da un servizio di trasporto comunicata a terzi per fini commerciali o normativi conformemente al 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 generate dai servizi di trasporto fissate dal presente regolamento. Se del caso, possono essere aggiunti elementi di dati supplementari rispondenti a finalità diverse da quelle definite nel presente regolamento.

(32) La divulgazione di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra prima della prestazione di un servizio di trasporto è fondamentale per incoraggiare un processo decisionale informato da parte di organismi pubblici, imprese e consumatori, e influenza gli appalti pubblici aggiudicati dalle autorità pubbliche e le decisioni commerciali dei soggetti del settore dei trasporti e degli hub che prestano e organizzano tali servizi di trasporto sul mercato. Pertanto, le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra relative a uno specifico servizio di trasporto dovrebbero essere comunicate, ove possibile, prima della prestazione di detto servizio. Tuttavia, dovrebbe essere possibile divulgare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dopo la prestazione del servizio di trasporto, specialmente quando le comunicazioni tra imprese richiedano un livello di informazione più dettagliato, in particolare nel contesto delle catene logistiche e dei rapporti di subappalto o ai fini dell'uso di dati primari.

(33) Al fine di dimostrare la conformità alle prescrizioni di cui presente regolamento, i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati che calcolano e comunicano dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra generate da un servizio di trasporto dovrebbero essere in grado di fornire prove a sostegno dei dati di uscita. Tali prove dovrebbero essere fornite conformemente alle norme in materia di comunicazione a livello di servizi di trasporto stabilite dalla norma EN ISO e dovrebbero essere rese disponibili su richiesta di un'autorità competente, quale un organo giurisdizionale, o di un'altra terza parte, se previsto da distinti obblighi contrattuali o legali.

(34) Fatto salvo il caso in cui si applichino disposizioni distinte, un intermediario di dati che raccoglie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra generate da un servizio di trasporto di soggetti del settore dei trasporti e degli hub o da altre persone fisiche o giuridiche pertinenti e le comunica sul mercato non dovrebbe essere considerato responsabile se tali informazioni violano gli obblighi di cui al presente regolamento relativi al calcolo e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto e alla certificazione degli strumenti di calcolo. L'intermediario di dati dovrebbe tuttavia adoperarsi per evitare la divulgazione di informazioni imprecise o inesatte e dovrebbe rispettare le norme di cui al presente regolamento relative ai dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, e alla comunicazione e trasparenza. Inoltre, l'intermediario di dati dovrebbe indicare la fonte di tali informazioni, per consentire l'identificazione del fornitore di informazioni interessato.

(35) Strumenti di calcolo esterni forniti sul mercato da terzi 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. Gli strumenti di calcolo esterni dovrebbero essere certificati, per garantire la loro conformità alle prescrizioni del presente regolamento, in particolare per quanto concerne l'uso della metodologia comune e di una serie adeguata di dati di ingresso.

(36) Un sistema adeguatamente concepito per verificare 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. In particolare, tale sistema dovrebbe stabilire condizioni dettagliate che disciplinino la verifica, indipendentemente dal fatto che il servizio interessato sia una tantum o regolare, compresa l'adeguata frequenza dei controlli, e le modalità procedurali, tenendo debitamente conto della natura e della portata dei servizi di trasporto interessati e della necessità di evitare oneri amministrativi sproporzionati. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati 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 recarne indicazione, in particolare al fine di incentivare la raccolta e l'uso di dati primari da parte di ogni soggetto interessato dal presente regolamento. La verifica dei dati di uscita dovrebbe includere la comparabilità di tali dati, anche in relazione al calcolo della distanza, qualora le deviazioni dalla distanza ortodromica e dalla distanza più breve possibile debbano essere controllate per verificarne la coerenza rispetto alla norma EN ISO.

(37) Gli oneri amministrativi connessi alla verifica potrebbero essere sproporzionati per le imprese più piccole e dovrebbero pertanto essere evitati. A tal fine, le PMI dovrebbero essere esentate dagli obblighi concernenti la verifica, fatto salvo il caso in cui tali PMI desiderino ottenere una prova di conformità. 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 PMI.

(38) Gli atti giuridici dell'Unione nel settore dei trasporti stabiliscono già norme sugli obblighi di verifica delle emissioni, in particolare i regolamenti (UE) 2015/757 e (UE) 2023/1805 per il settore del trasporto marittimo e la direttiva 2003/87/CE per il settore del trasporto aereo. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi, i verificatori accreditati a norma di tali atti dovrebbero essere considerati accreditati a norma del presente regolamento per svolgere attività di verifica nel settore pertinente in cui operano, a condizione che informino le autorità nazionali designate dell'intenzione di svolgere tali attività anche a norma del presente regolamento. Gli organismi di valutazione della conformità dovrebbero essere soggetti giuridici indipendenti e competenti, accreditati da organismi nazionali di accreditamento istituiti in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([15]). Il regolamento (CE) n. 765/2008 sull'accreditamento degli organismi di valutazione della conformità si applica orizzontalmente, anche ai verificatori accreditati a norma dei regolamenti (UE) 2015/757 e (UE) 2023/1805 e della direttiva 2003/87/CE e agli organismi di valutazione della conformità accreditati a norma del presente regolamento. Il regolamento (CE) n. 765/2008 riguarda anche le situazioni in cui gli organismi nazionali di accreditamento hanno l'autorità di adottare misure appropriate qualora un organismo di valutazione della conformità non sia più competente a svolgere una determinata attività di valutazione della conformità o se abbia gravemente violato i suoi obblighi.

(39) Se i dati di uscita disaggregati sulle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto sono già stati verificati conformemente a norme specifiche stabilite da altri atti giuridici dell'Unione — compresi, per il settore del trasporto marittimo, il regolamento (UE) 2015/757 e gli atti delegati adottati su tale base o il regolamento (UE) 2023/1805 e gli atti delegati adottati su tale base nonché, per il settore del trasporto aereo, la direttiva 2003/87/CE e gli atti di esecuzione adottati su tale base —, si dovrebbe ritenere che i dati in questione siano stati verificati a norma del presente regolamento.

(40) Al fine di consentire il funzionamento efficiente del presente regolamento e la sua integrazione, ove necessario, con norme aggiuntive, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla valutazione dell'emendamento della norma EN ISO e, se necessario, al divieto dell'applicazione di futuri emendamenti, alla valutazione e all'esclusione di taluni elementi della metodologia comune, all'adeguamento delle metriche comuni per i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra e all'istituzione di ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ([16]). 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.

(41) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire disposizioni dettagliate in merito alle richieste al Comitato europeo di normazione per quanto riguarda la revisione della norma EN ISO, il chiarimento della metodologia comune, la definizione di norme e condizioni per lo svolgimento del controllo tecnico della qualità delle banche dati di terzi, l'istituzione dello strumento di calcolo dell'UE, la certificazione degli strumenti di calcolo esterni e la verifica dei dati di uscita. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([17]).

([15]) Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che fissa le norme in materia di accreditamento e abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj).

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

([17]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(42) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia incentivare un cambiamento comportamentale da parte di organismi pubblici, imprese e consumatori al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri senza il rischio di introdurre sul mercato interno ostacoli amministrativi che comportino costi e oneri amministrativi aggiuntivi per le industrie ma, a motivo dell'effetto di armonizzazione della metodologia comune per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto di cui al presente regolamento, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPO I

## DISPOSIZIONI GENERALI

### *Articolo 1*

### Oggetto e ambito di applicazione

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, qualora le informazioni disaggregate su tali emissioni siano calcolate e comunicate, su base contrattuale o volontaria a fini commerciali, o qualora tale calcolo e tale comunicazione siano obbligatori a norma del diritto dell'Unione o nazionale applicabile.

Il presente regolamento si applica a:

a) operatori dei trasporti, organizzatori di servizi di trasporto e operatori di hub;

b) intermediari di dati;

c) sviluppatori di strumenti di calcolo;

d) sviluppatori di banche dati di terzi; e

e) organismi di valutazione della conformità.

### *Articolo 2*

### 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) «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;

4) «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 operazioni di trasporto quanto operazioni di hub;

5) «operazione di trasporto»: l'utilizzo di un veicolo per il trasporto di passeggeri e/o merci;

6) «operazione di hub»: l'operazione finalizzata al trasferimento di merci o di passeggeri attraverso un hub;

7) «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;

8) «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;

9) «dati primari»: il valore quantificato di un processo o di un'attività ottenuto da una misurazione diretta o da un calcolo basato su misurazioni dirette;

10) «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, valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra ricavati da inventari nazionali, dati calcolati, stime o altri dati rappresentativi, e dati ottenuti da stime o processi relativi ad altri servizi simili;

11) «organizzatore di servizi di trasporto»: soggetto che presta servizi di trasporto nell'ambito dei quali l'esecuzione di alcuni elementi della catena di trasporto è subappaltata a uno o più soggetti che li gestiscono;

12) «operatore dei trasporti»: soggetto che effettua operazioni di trasporto che comportano il trasporto di merci o passeggeri, o entrambi;

13) «operatore di hub»: soggetto che effettua operazioni di hub che riguardano il trasporto di merci o passeggeri;

14) «soggetti del settore dei trasporti e degli hub»: gli organizzatori di servizi di trasporto, gli operatori dei trasporti e gli operatori di hub;

15) «intermediario di dati»: una persona fisica o giuridica che fornisce informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, ma che non presta né organizza tali servizi;

16) «micro, piccole e medie imprese» o «PMI»: le microimprese, piccole imprese e medie imprese di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione ([18]);

17) «valore standard»: un valore di dati secondari tratto da una fonte pubblicata, considerato come standard in mancanza di dati primari o modellizzati;

18) «vettore energetico»: sostanza o fenomeno utilizzabile per produrre energia meccanica o termica o per lo svolgimento di processi chimici o fisici;

19) «dati modellizzati»: dati secondari 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; anche utilizzando un modello fornito da uno strumento di calcolo;

20) «dati di uscita»: dati disaggregati sulle emissioni di gas a effetto serra generate da un servizio di trasporto, stabiliti utilizzando la metodologia comune e i dati di ingresso di cui al presente regolamento;

21) «veicolo»: mezzo per il trasporto di passeggeri o merci, o entrambi, in tutti i modi di trasporto;

([18]) Raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

22) «attività che genera gas a effetto serra»: attività che comporta un'emissione di gas a effetto serra;

23) «dati relativi ad attività che generano gas a effetto serra»: misura quantitativa di un'attività che genera gas a effetto serra;

24) «intensità delle emissioni di gas a effetto serra»: coefficiente che descrive il rapporto tra un'attività di trasporto o di hub e l'emissione di gas a effetto serra;

25) «fattore di emissione di gas a effetto serra»: coefficiente che descrive il rapporto tra i dati relativi a un'attività che genera gas a effetto serra e l'emissione di gas a effetto serra;

26) «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 funzionamento degli hub di trasporto, nonché della fornitura di energia a tali servizi;

27) «strumento di calcolo»: un'applicazione, un modello o un software che consente il calcolo automatico delle emissioni di gas a effetto serra generate da un servizio di trasporto;

28) «strumento di calcolo esterno»: strumento di calcolo fornito sul mercato da terzi per un ampio uso commerciale o non commerciale;

29) «biossido di carbonio equivalente ($CO_2e$)»: unità che consente di confrontare il forzante radiativo di un gas a effetto serra con quello del biossido di carbonio;

30) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo di valutazione della conformità quale definito all'articolo 2, punto 13), del regolamento (CE) n. 765/2008.

## CAPO II

## METODOLOGIA COMUNE

### *Articolo 3*

### Metodologia comune di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto

1. Le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto sono calcolate sulla base della metodologia comune ai sensi di EN ISO 14083:2023 — Gas a effetto serra —Quantificazione e rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle operazioni della catena di trasporto («norma EN ISO»), nella sua versione aggiornata, come specificato nel presente capo.

2. Entro il 3 dicembre 2033 la Commissione valuta la necessità di un adeguamento di componenti della norma EN ISO.

3. La Commissione può, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, avviare una verifica di conformità al fine di valutare eventuali modifiche della norma EN ISO.

4. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 17 del presente regolamento al fine di integrare il presente regolamento individuando le modifiche della norma EN ISO o di qualsiasi componente della stessa di cui al paragrafo 2 del presente articolo che determinano un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento e con altre norme applicabili dell'Unione, in particolare con il regolamento (UE) 2021/1119, e che pertanto non si applicano.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma EN ISO, sulla base dell'esito della valutazione prevista al paragrafo 2 del presente articolo e della verifica di conformità prevista al paragrafo 3 dello stesso. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione che stabiliscano norme dettagliate per chiarire la metodologia comune di cui al paragrafo 1 del presente articolo e per garantirne l'attuazione uniforme sul mercato per quanto concerne l'approccio per fissare appropriati parametri pertinenti per le emissioni di gas a effetto serra ai fini del calcolo di tali emissioni prima della prestazione di un servizio di trasporto e, se del caso, che stabiliscano altri parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni di gas a effetto serra o all'aggregazione di elementi di dati non esplicitamente spiegati in tale metodologia comune. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

## CAPO III

## DATI DI INGRESSO E LORO FONTI

### *Articolo 4*

### Uso di dati primari e secondari

1. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati ricorrono in primis all'uso di dati primari per calcolare le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto.

Uno Stato membro può prevedere che l'uso dei dati primari sia obbligatorio per le operazioni di trasporto effettuate sul suo territorio dai soggetti del settore dei trasporti e degli hub il cui numero di dipendenti supera una soglia specifica fissata dal diritto nazionale, quando il servizio di trasporto inizia e termina sul suo territorio. Lo Stato membro non applica tale obbligo alle operazioni di trasporto transfrontaliere, comprese le operazioni di trasporto in transito nel suo territorio, o alle PMI.

2. Fatte salve le norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri possono introdurre incentivi amministrativi, finanziari o operativi per stimolare l'uso dei dati primari.

3. L'uso di dati secondari per calcolare le emissioni di gas a effetto serra generate da un servizio di trasporto è consentito alle condizioni seguenti:

a) qualora i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra siano ricavati da:

   i) la banca dati di base dell'Unione dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra («banca dati di base dell'Unione») di cui all'articolo 5; oppure

   ii) banche dati e serie di dati dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra gestite da terzi, conformemente all'articolo 6;

b) qualora i valori standard dei fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti siano ricavati dalla banca dati centrale dell'Unione dei valori standard dei fattori di emissione di gas a effetto serra («banca dati centrale dell'Unione») di cui all'articolo 7;

c) qualora i dati modellizzati si basino su un modello stabilito conformemente alla metodologia comune di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e, se del caso, conformemente alle condizioni per l'uso dei dati secondari di cui alle lettere a) e b) del presente paragrafo e sulle disposizioni relative all'uso degli strumenti di calcolo di cui agli articoli 8 e 11.

Conformemente alla metodologia comune, se effettuano un calcolo ex ante delle emissioni di gas a effetto serra generate da uno specifico servizio di trasporto, i soggetti del settore dei trasporti e degli hub possono utilizzare i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra stabiliti sulla base dei dati primari generati da un servizio di trasporto con caratteristiche simili effettuato dagli stessi soggetti nell'anno precedente il calcolo ex ante.

4. Quando i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati utilizzano come dati di ingresso i dati primari che sono già stati utilizzati come base per stabilire dati di uscita verificati a norma di altri atti giuridici dell'Unione da un organismo accreditato di cui all'articolo 16, non è necessario che la verifica di cui all'articolo 12, paragrafo 1, prenda in esame le fonti dei dati di ingresso utilizzati per il calcolo di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettera b).

5. Nel calcolare le emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'energia elettrica consumata, i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati possono scegliere di ricorrere all'approccio basato sul mercato anziché ai dati secondari basati sul luogo, a condizione che siano soddisfatte le condizioni di cui all'allegato J della norma EN ISO.

*Articolo 5*

**Banca dati di base dell'Unione dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra**

1. Entro il 2 dicembre 2029, la Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente e, se necessario, con contributi aggiuntivi e volontari degli Stati membri, istituisce una banca dati di base dell'Unione. La Commissione si adopera per includere nella banca dati di base dell'Unione valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra per i tipi di veicoli generalmente utilizzati nell'Unione, in alcuni o in tutti gli Stati membri.

2. Se disponibile e ove appropriato, la banca dati di base dell'Unione include i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra concordati dall'Unione, o nell'interesse dell'Unione, a livello internazionale.

3. La banca dati di base dell'Unione comprende una tabella distinta per ciascun modo di trasporto, in particolare per quanto riguarda i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo. I dati del trasporto marittimo sono ricavati dalla banca dati THETIS-MRV e integrati, se del caso, da altre fonti di informazioni come la banca dati FuelEU, istituita a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2023/1805.

4. Nell'elaborare i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra, la Commissione:

a) applica l'approccio basato sul luogo previsto dalla metodologia comune di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e, se del caso, tiene conto delle caratteristiche uniche dei diversi Stati membri;

b) tiene conto dei fattori di emissione di gas a effetto serra determinati conformemente alla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ([19]).

5. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente, garantisce la manutenzione, l'aggiornamento periodico, lo sviluppo continuo e un livello adeguato di sicurezza della banca dati di base dell'Unione conformemente al paragrafo 1, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica nel settore dei trasporti e di tutti i nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. La Commissione garantisce la compatibilità e la coerenza della banca dati di base dell'Unione con i vigenti atti giuridici dell'Unione. Almeno una volta all'anno la Commissione valuta la necessità di aggiornare la banca dati di base dell'Unione.

Ogniqualvolta i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra contenuti nella banca dati di base dell'Unione sono aggiornati, la Commissione rende pubblici, senza indebito ritardo, i valori standard aggiornati. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati utilizzano i dati più recenti disponibili per calcolare e comunicare le proprie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra entro 18 mesi dalla data in cui l'aggiornamento è reso pubblico.

L'obbligo di utilizzare i valori standard aggiornati di cui al secondo comma si applica solo ai nuovi dati di uscita da calcolare e comunicare dopo l'aggiornamento, senza richiedere la revisione retroattiva delle informazioni già pubblicate.

([19]) Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

6. L'accesso al pubblico alla banca dati di base dell'Unione per la consultazione o l'uso dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra è gratuito e fornito in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione.

*Articolo 6*

**Banche dati e serie di dati dei valori standard per le 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 terzi presenta alla Commissione una domanda di controllo tecnico della qualità dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra contenuti in tale banca dati o serie di dati. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente, valuta tale domanda effettuando detto controllo tecnico della qualità conformemente alla metodologia comune di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

2. Ai fini del calcolo dei dati secondari conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, lettera a), punto ii), si utilizzano esclusivamente banche dati di terzi e serie di dati dei valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra che sono stati valutati positivamente a norma del paragrafo 1 del presente articolo. La Commissione pubblica e mantiene un elenco aggiornato delle banche dati che contengono i valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra gestite da terzi di cui ha dato una valutazione positiva. Tale elenco aggiornato è messo a disposizione del pubblico su un apposito sito web.

3. L'obbligo di svolgere controlli tecnici della qualità di cui al paragrafo 1 si applica dal 3 dicembre 2031. Una valutazione positiva conformemente al paragrafo 2 è valida per due anni.

4. Entro il 2 giugno 2030, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme e condizioni dettagliate per svolgere il controllo tecnico della qualità di cui al paragrafo 1 del presente articolo e le condizioni per una valutazione positiva a norma del paragrafo 2 del presente articolo. Gli atti di esecuzione specificano il termine entro il quale sono effettuati i controlli tecnici della qualità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

*Articolo 7*

**Banca dati centrale dell'Unione dei valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra**

1. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente e, se necessario, con contributi aggiuntivi e volontari degli Stati membri, dei pertinenti portatori di interessi e di altri organismi settoriali dell'Unione, istituisce entro il 2 giugno 2028 una banca dati centrale dell'Unione. La Commissione si adopera per includere nella banca dati centrale dell'Unione valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti generalmente utilizzati nell'Unione, in alcuni o in tutti gli Stati membri.

2. Nell'elaborare i valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra, la Commissione applica l'approccio basato sul luogo previsto nella metodologia comune di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e, a seconda dei casi, tiene conto delle caratteristiche uniche dei diversi Stati membri.

Fatto salvo il primo comma del presente paragrafo, la Commissione tiene conto dei fattori di emissione di gas a effetto serra che sono stati determinati conformemente alla direttiva (UE) 2018/2001.

3. Se disponibile e ove appropriato, la banca dati centrale dell'Unione include i valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra concordati dall'Unione, o nell'interesse dell'Unione, a livello internazionale.

4. La Commissione, con l'assistenza tecnica dell'Agenzia europea dell'ambiente, garantisce la manutenzione, l'aggiornamento periodico e lo sviluppo continuo, come pure un livello adeguato di sicurezza, della banca dati centrale dell'Unione a norma del paragrafo 1 del presente articolo, tenendo conto dell'esigenza di adeguare talune sue componenti alla norma di cui all'articolo 3, paragrafo 1, dell'evoluzione tecnologica nel settore dei trasporti e dei nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. La Commissione garantisce la compatibilità e la coerenza della banca dati centrale dell'Unione con i vigenti atti giuridici dell'Unione.

Ogniqualvolta i valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra contenuti nella banca dati centrale dell'Unione sono aggiornati, la Commissione rende pubblici, senza indebito ritardo, i valori aggiornati. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati utilizzano i dati più recenti disponibili per calcolare e comunicare le proprie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra entro 18 mesi dalla data in cui l'aggiornamento è reso pubblico.

L'obbligo di utilizzare i valori standard aggiornati di cui al secondo comma si applica solo ai nuovi dati di uscita da calcolare e comunicare dopo l'aggiornamento, senza richiedere la revisione retroattiva delle informazioni già pubblicate.

5. L'accesso al pubblico alla banca dati centrale dell'Unione per la consultazione o l'uso dei valori standard per i fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti è gratuito e fornito in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione.

*Articolo 8*

**Strumento di calcolo dell'UE**

1. Entro il 2 giugno 2030, la Commissione adotta atti di esecuzione per garantire che uno strumento di calcolo dell'UE semplificato, gratuito e di facile utilizzo, che faciliti i calcoli basati su dati primari e consenta l'uso di valori standard per le intensità delle emissioni di gas a effetto serra, se disponibili e pertinenti, e di fattori di emissione di gas a effetto serra conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, lettere a) e b), rispettivamente, sia reso accessibile pubblicamente agli operatori dei trasporti e sia concepito per sostenere in particolare i micro, piccoli e medi operatori dei trasporti. Detto strumento di calcolo dell'UE è aggiornato periodicamente. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

2. Se gli operatori dei trasporti utilizzano lo strumento di calcolo dell'UE per definire i dati di uscita, la verifica di cui all'articolo 12, paragrafo 1, non è necessaria per accertare la correttezza del calcolo effettuato di cui all'articolo 13, paragrafo 2, lettera c).

3. Al fine di promuovere l'applicazione generalizzata della norma EN ISO da parte degli operatori dei trasporti, in particolare delle PMI, lo strumento di calcolo dell'UE è corredato di un manuale che aiuta le PMI nell'attuazione del presente regolamento e spiega chiaramente come utilizzare le funzionalità dello strumento di calcolo dell'UE. Tale manuale è disponibile in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione.

CAPO IV

**DATI DI USCITA E TRASPARENZA**

*Articolo 9*

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

1. I dati di uscita sono ottenuti utilizzando la metodologia comune e i dati di ingresso conformemente agli articoli da 3 a 7.

2. I dati di uscita possono essere ottenuti utilizzando strumenti di calcolo. Gli strumenti di calcolo esterni rispettano le prescrizioni di cui all'articolo 11.

3. I dati di uscita constano quanto meno della massa totale di biossido di carbonio equivalente ($CO_2e$) per ciascun servizio di trasporto e, in relazione al tipo di servizio di trasporto in questione, almeno di una delle seguenti metriche comuni:

a) massa di $CO_2e$ per tonnellata-chilometro, o unità equivalenti, per il trasporto merci;

b) massa di $CO_2e$ per tonnellata, o unità equivalenti, per il flusso di merci presso un hub;

c) massa di $CO_2e$ per passeggero-chilometro, o unità equivalenti, per il trasporto passeggeri;

d) massa di $CO_2e$ 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 17 al fine di integrare il presente regolamento con aggiunte all'elenco delle metriche comuni per i dati di uscita di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

*Articolo 10*

**Comunicazione e trasparenza**

1. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati comunicano i dati di uscita in modo chiaro e inequivocabile, ove possibile, prima della prestazione di un servizio di trasporto o della conclusione di un contratto di trasporto. Quando comunicano dati di uscita, nell'informativa che accompagna tale comunicazione i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati includono la dicitura «Emissioni di gas a effetto serra calcolate conformemente al regolamento (UE) 2026/1030», in almeno una delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione e, ove possibile, anche in una lingua ufficiale dello Stato membro sul cui territorio è prestato il servizio.

2. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati possono scegliere di indicare in maniera visibile:

a) se i loro dati sono soggetti alla verifica di cui all'articolo 12, paragrafo 1;

b) se per i calcoli dei dati di uscita hanno utilizzato esclusivamente dati primari;

c) se hanno utilizzato lo strumento di calcolo dell'UE di cui all'articolo 8.

3. Se i dati di uscita sono ottenuti e comunicati da un intermediario di dati che non calcola le emissioni sulla base di disposizioni distinte, si applicano il paragrafo 1 del presente articolo e l'articolo 9, paragrafo 3. Nel comunicare i dati di uscita, l'intermediario di dati include un riferimento alla fonte di tali dati di uscita.

4. In caso di impiego di dati primari, i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati hanno facoltà di comunicare tale circostanza a terzi purché l'impiego dei dati primari sia stato accertato in conformità della verifica di cui agli articoli 12 e 13.

5. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati che calcolano le emissioni di gas a effetto serra devono essere in grado di fornire prove a sostegno delle modalità di ottenimento dei dati di uscita. Tali prove sono fornite conformemente alla metodologia comune di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e:

a) fungono da base per la valutazione di verifica svolta in conformità degli articoli 12 e 13;

b) sono messe a disposizione su richiesta di un'autorità competente designata a norma del diritto dell'Unione o nazionale o di un'altra terza parte nella misura in cui si applichino obblighi giuridici o contrattuali distinti;

c) se la verifica è svolta in conformità 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.

6. 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 delle istituzioni dell'Unione. Ove possibile, sono resi disponibili sotto forma di link web, codice QR o formati equivalenti.

7. I dati personali sono trattati conformemente al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ([20]).

8. 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 di uscita e tali prove possano essere consultati, trattati e divulgati soltanto in presenza di un'autorizzazione.

## CAPO V

## MISURE COMPLEMENTARI

### *Articolo 11*

### Certificazione degli strumenti di calcolo esterni

1. Gli strumenti di calcolo esterni sono certificati da un organismo di valutazione della conformità di cui all'articolo 14.

2. Gli sviluppatori degli strumenti di calcolo esterni presentano una domanda a un organismo di valutazione della conformità di cui all'articolo 14, il quale valuta la conformità dello strumento di calcolo esterno rispetto alle prescrizioni degli articoli da 3 a 9. In caso di valutazione positiva, l'organismo di valutazione della conformità emette un certificato di conformità dello strumento di calcolo esterno al presente regolamento. Il certificato è valido per un periodo di due anni. 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 mantiene un elenco aggiornato degli strumenti di calcolo esterno che ha certificato e di quelli di cui ha limitato, sospeso o revocato 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. La Commissione pubblica sul proprio sito web ufficiale un elenco facilmente accessibile di tutti gli strumenti di calcolo esterno certificati conformemente ai paragrafi 1 e 2, nonché un link ai siti web di cui al paragrafo 3.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire norme sulla certificazione degli strumenti di calcolo esterni e sul relativo certificato di conformità, comprese norme sulla limitazione, sul rinnovo, sulla sospensione e sulla revoca della certificazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

([20]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

CAPO VI

## VERIFICA DEI DATI SULLE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA E DEI CALCOLI

*Articolo 12*

### Ambito di applicazione della verifica

1. La conformità dei dati di uscita di cui all'articolo 9 alle prescrizioni di cui agli articoli da 3 a 9 è verificata dall'organismo di valutazione della conformità di cui all'articolo 14.

2. Il paragrafo 1 si applica ai soggetti del settore dei trasporti e degli hub e agli intermediari di dati che calcolano le emissioni, fatta eccezione per le PMI. Le PMI possono essere sottoposte a verifica a norma del presente regolamento su loro richiesta.

*Articolo 13*

### Attività 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 di uscita comunicati dai soggetti del settore dei trasporti e degli hub e dagli intermediari di dati che calcolano le emissioni.

2. L'organismo di valutazione della conformità verifica la conformità dei dati di uscita comunicati rispetto alle prescrizioni degli articoli da 3 a 9 sulla base delle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 5. Tale verifica riguarda:

a) la metodologia di calcolo utilizzata;

b) le fonti dei dati di ingresso utilizzati per il calcolo;

c) la correttezza del calcolo effettuato;

d) le metriche comuni applicate.

3. Qualora siano utilizzati strumenti di calcolo esterni, l'organismo di valutazione della conformità tiene conto dei relativi certificati di conformità di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

4. Qualora la verifica individui calcoli inesatti o non conformi agli articoli da 3 a 9, l'organismo di valutazione della conformità ne informa senza indebito ritardo i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati interessati. Successivamente, tali soggetti del settore dei trasporti e degli hub e intermediari di dati correggono il calcolo o pongono rimedio alla non conformità in modo da consentire il completamento della verifica.

5. I soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati forniscono all'organismo di valutazione della conformità tutte le informazioni aggiuntive che gli consentono di svolgere la verifica. L'organismo di valutazione della conformità può effettuare controlli durante la 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 pertinenti di cui al presente regolamento e specifica se i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati utilizzano dati primari.

7. L'organismo di valutazione della conformità competente redige e mantiene un elenco aggiornato dei soggetti del settore dei trasporti e degli hub e degli intermediari di dati che sono stati sottoposti a verifica a norma del presente articolo. Entro il 31 marzo di ogni anno l'organismo di valutazione della conformità trasmette tale elenco alla Commissione.

8. Nei casi in cui i dati di uscita sono già stati verificati a norma di altri atti giuridici dell'Unione che stabiliscono norme specifiche sulla verifica dei dati di uscita e garantiscono la conformità ai requisiti di cui al presente regolamento, tali dati si considerano verificati a norma del presente articolo.

9. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate sulla verifica dei dati di uscita, l'adeguata frequenza di tale verifica e la relativa prova di conformità. Tali norme comprendono disposizioni in merito alle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 5, e ai diritti di comunicazione relativi all'uso di dati primari di cui all'articolo 10, paragrafo 4. Nello stabilire tali norme, la Commissione tiene debitamente conto di criteri oggettivi, compresi la natura e la portata del servizio di trasporto interessato, il relativo rischio di non conformità e la necessità di evitare oneri amministrativi sproporzionati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 18, paragrafo 2.

## 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 certificazione o verifica di cui agli articoli 11, 12 e 13.

2. L'organismo di valutazione della conformità deve essere indipendente dai soggetti del settore dei trasporti e degli hub e dagli intermediari di dati che richiedono le attività di certificazione o verifica 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 delle attività di certificazione o verifica non intraprendono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o integrità in relazione alle attività di certificazione o verifica.

4. L'organismo di valutazione della conformità e il relativo personale svolgono le attività di certificazione o verifica 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 di tali attività, specialmente se proveniente da persone o gruppi di persone interessati a detti risultati.

5. L'organismo di valutazione della conformità dispone delle competenze, delle attrezzature e delle infrastrutture necessarie per svolgere le attività di certificazione o verifica 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 attività di certificazione o verifica.

7. Qualora subappalti attività specifiche connesse alla certificazione o alla verifica oppure ricorra a un'affiliata, l'organismo di valutazione della conformità si assume la piena responsabilità delle attività svolte da subappaltatori e affiliate ovunque tali attività siano svolte, anche valutando e monitorando le qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro svolto da tali soggetti.

### *Articolo 15*

### Procedure di accreditamento

1. Gli organismi di valutazione della conformità di cui all'articolo 14, paragrafo 1, del presente regolamento, devono essere accreditati da un organismo nazionale di accreditamento a norma del regolamento (CE) n. 765/2008.

2. Ciascuno Stato membro designa un'autorità che mantiene un elenco aggiornato degli organismi di valutazione della conformità accreditati. Le autorità nazionali designate mettono l'elenco a disposizione del pubblico su un sito web ufficiale del governo. Uno Stato membro può decidere che tale compito debba essere svolto dall'organismo nazionale di accreditamento di cui al paragrafo 1.

3. Entro il 31 marzo di ogni anno, l'organismo nazionale di accreditamento di cui al paragrafo 1 notifica alla Commissione l'elenco degli organismi di valutazione della conformità accreditati, unitamente a tutte le relative informazioni di contatto.

4. Qualora il presente regolamento non stabilisca disposizioni specifiche relative all'accreditamento degli organismi di valutazione della conformità, si applica il regolamento (CE) n. 765/2008.

5. Fatto salvo l'articolo 16, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità.

*Articolo 16*

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

1. I verificatori accreditati a norma dell'articolo 16 del regolamento (UE) 2015/757 e degli atti delegati adottati su tale base, o a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/1805 e degli atti delegati adottati su tale base, possono svolgere le attività di verifica di organismi di valutazione della conformità a norma dell'articolo 13 del presente regolamento. Tali verificatori sono considerati accreditati ai sensi degli articoli 14 e 15 del presente regolamento a svolgere attività di verifica per il settore del trasporto marittimo.

2. I verificatori accreditati a norma dell'articolo 15 della direttiva 2003/87/CE e degli atti di esecuzione adottati su tale base possono svolgere attività di verifica di organismi di valutazione della conformità a norma dell'articolo 13 del presente regolamento. Tali verificatori sono considerati accreditati ai sensi degli articoli 14 e 15 del presente regolamento a svolgere attività di verifica per il settore del trasporto aereo.

3. I verificatori di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo informano l'autorità di cui all'articolo 15, paragrafo 2, della loro intenzione di svolgere attività di verifica di organismi di valutazione della conformità a norma del presente regolamento prima di effettuare la loro prima verifica a norma dello stesso.

CAPO VIII

**ATTI DELEGATI E DI ESECUZIONE**

*Articolo 17*

**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 gli atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 4, e all'articolo 15, paragrafo 5, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 1º giugno 2026.

3. La delega di potere di cui all'articolo 3, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 4, e all'articolo 15, paragrafo 5, 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. Essa 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 3, paragrafo 4, dell'articolo 9, paragrafo 4, o dell'articolo 15, paragrafo 5, 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 18*

**Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è 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 19*

**Valutazione e relazioni**

Entro il 3 dicembre 2034, la Commissione effettua una valutazione del presente regolamento alla luce dell'obiettivo che si prefigge e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle sue principali conclusioni.

La relazione di cui al primo comma comprende:

a) un'analisi delle conseguenze per i soggetti del settore dei trasporti e degli hub e gli intermediari di dati per quanto riguarda i costi amministrativi connessi all'attuazione del presente regolamento;

b) una valutazione di come incentivare ulteriormente l'uso dei dati primari;

c) un'analisi degli effetti di un obbligo di quantificare e comunicare le emissioni di gas a effetto serra, conformemente al presente regolamento quale applicabile ai soggetti del settore dei trasporti e degli hub;

d) una valutazione della fattibilità della contabilizzazione dell'inquinamento atmosferico causato dai servizi di trasporto;

e) una valutazione delle azioni intraprese per garantire che il presente regolamento sia pienamente accessibile;

f) un'analisi del modo in cui gli intermediari di dati comunicano i dati di uscita a norma del presente regolamento e dei possibili effetti di tale comunicazione sulle scelte effettuate dagli organismi pubblici, dalle imprese e dai consumatori;

g) una valutazione della fattibilità di un'integrazione della metodologia comune intesa a contabilizzare anche le emissioni di gas a effetto serra connesse alla produzione, alla manutenzione e allo smaltimento dei veicoli; tale valutazione comprende una relazione sui progressi compiuti in seno all'Organizzazione internazionale per la standardizzazione al fine di elaborare una norma accettata a livello mondiale basata sulle emissioni prodotte durante il ciclo di vita.

*Articolo 20*

**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 2 dicembre 2030.

Tuttavia, l'articolo 3, paragrafi 4, 5 e 6, l'articolo 5, paragrafo 1, l'articolo 6, paragrafo 4, l'articolo 7, paragrafo 1, l'articolo 8, paragrafi 1 e 3, l'articolo 9, paragrafo 4, l'articolo 11, paragrafo 5, l'articolo 13, paragrafo 9, e l'articolo 15, paragrafo 5, 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 29 aprile 2026

| *Per il Parlamento europeo* | *Per il Consiglio* |
|---|---|
| *La presidente* | *Il presidente* |
| R. METSOLA | M. RAOUNA |