Parlamento europeo
2019-2024

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

2023/0266(COD)

18.1.2024

EMENDAMENTI
17 - 119

Progetto di relazione
Pascal Canfin, Barbara Thaler
(PE757.207v01-00)

Contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

Proposta di regolamento
(COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

Emendamento 17
Marian-Jean Marinescu

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

Or. en

Emendamento 18
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) Sostenere gli sforzi volti a migliorare la sostenibilità e l'efficienza del sistema dei trasporti dell'Unione costituisce un prerequisito per mantenere un percorso stabile verso la neutralità climatica entro il 2050, tenendo debitamente conto della necessità di ***preservare sempre*** la crescita ***e*** la competitività dell'industria europea.	(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 debitamente conto della necessità di ***garantire una transizione giusta e inclusiva, perseguire*** la crescita ***entro i limiti del pianeta e rafforzare*** la competitività dell'industria europea.

Or. en

Emendamento 19
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra è utilizzata in vari settori economici, compresi i trasporti, per quantificare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra generate da attività specifiche di imprese e privati. Una migliore informazione sulle prestazioni dei servizi di trasporto costituisce uno strumento potente per creare incentivi adeguati per gli utenti dei trasporti affinché compiano scelte più sostenibili e per influire sulle decisioni commerciali degli organizzatori e degli operatori dei trasporti. Dati affidabili e comparabili sulle emissioni di gas a effetto serra costituiscono il requisito fondamentale per realizzare tali incentivi e stimolare così cambiamenti comportamentali tanto tra i consumatori quanto tra le imprese, al fine di contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo[52] per i trasporti e della normativa europea sul clima.	(2) La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra è utilizzata in vari settori economici, compresi i trasporti, per quantificare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra generate da attività specifiche di imprese e privati. Una migliore informazione sulle prestazioni dei servizi di trasporto costituisce uno strumento potente per ***ridurre l'impronta di carbonio degli appalti pubblici,*** creare incentivi adeguati per gli utenti dei trasporti affinché compiano scelte più sostenibili e per influire sulle decisioni commerciali degli organizzatori e degli operatori dei trasporti. Dati affidabili e comparabili sulle emissioni di gas a effetto serra costituiscono il requisito fondamentale per realizzare tali incentivi e stimolare così ***una minore impronta di carbonio degli appalti pubblici e*** cambiamenti comportamentali tanto tra i consumatori quanto tra le imprese, al fine di contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo[52] per i trasporti e della normativa europea sul clima.
[52] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).	[52] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

Or. en

Emendamento 20
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
(3) Nonostante il crescente interesse dei portatori di interessi del settore dei	(3) Nonostante il crescente interesse dei portatori di interessi del settore dei

trasporti, la diffusione complessiva della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto continua ad essere limitata. Nella maggior parte dei casi gli utenti non ottengono informazioni precise sulle prestazioni dei servizi di trasporto e gli organizzatori e gli operatori dei servizi di trasporto non calcolano né comunicano le loro emissioni. Una diffusione sproporzionatamente bassa della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra si registra principalmente tra le piccole e medie imprese (PMI), che rappresentano la grande maggioranza delle imprese che offrono servizi di trasporto nel mercato dell'UE.	trasporti, la diffusione complessiva della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto continua ad essere limitata. Nella maggior parte dei casi gli utenti non ottengono informazioni precise sulle prestazioni dei servizi di trasporto e gli organizzatori e gli operatori dei servizi di trasporto non calcolano né comunicano le loro emissioni. Una diffusione sproporzionatamente bassa della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra si registra principalmente tra le piccole e medie imprese (PMI), che rappresentano la grande maggioranza delle imprese che offrono servizi di trasporto nel mercato dell'UE. ***Le PMI si trovano di fatto ad affrontare oneri finanziari e burocratici sproporzionatamente superiori quando decidono di contabilizzare le proprie emissioni di gas a effetto serra.***

Or. en

Emendamento 21
Aurélia Beigneux

Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) Nel 2011 la Commissione europea ha adottato il Libro bianco sui trasporti[53], con cui è stata presentata una visione per il futuro del sistema dei trasporti dell'UE e definita un'agenda strategica per affrontare le sfide future dei trasporti, in particolare la necessità di mantenere e sviluppare la mobilità e di ridurre considerevolmente l'impronta di carbonio derivante dalle operazioni di trasporto e logistiche.	(4) Nel 2011 la Commissione europea ha adottato il Libro bianco sui trasporti[53], con cui è stata presentata una visione per il futuro del sistema dei trasporti dell'UE e definita un'agenda strategica per affrontare le sfide future dei trasporti, in particolare la necessità di mantenere e sviluppare la mobilità e di ridurre considerevolmente l'impronta di carbonio derivante dalle operazioni di trasporto e logistiche***; tale programma d'azione deve essere riveduto e modificato per tenere conto delle conseguenze economiche della crisi sanitaria legata alla COVID-19, che ha avuto un impatto molto pesante sui settori***

	dei trasporti e del turismo: questi settori, tornati a malapena ai livelli di attività precedenti la crisi sanitaria, si sono trovati ben presto di fronte a un aumento dei prezzi dell'energia senza precedenti dall'inizio della guerra in Ucraina e inoltre si trovano a dover autofinanziare la loro transizione energetica per soddisfare gli obiettivi vincolanti di decarbonizzazione previsti dal Green Deal europeo.
[53] LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 0144 final).	[53] LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 0144 final).

Or. fr

Motivazione

Il fatto che le esigenze di mobilità siano aumentate notevolmente all'interno dell'UE dal 2011 e che i più recenti requisiti ambientali in termini di decarbonizzazione non abbiano fatto altro che aumentare ulteriormente i vincoli normativi gravanti sulle aziende di trasporto è evidente: il programma d'azione previsto dal Libro bianco sui trasporti deve quindi essere aggiornato per restare coerente con le reali problematiche attuali che affliggono il settore dei trasporti e del turismo ormai da tre anni.

Emendamento 22
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del dicembre del 2020[54] fa riferimento a incentivi per la scelta delle opzioni di trasporto più sostenibili, sia per singoli modi di trasporto che per combinazioni di modi. Tali incentivi comprendono l'istituzione di un quadro europeo volto ad armonizzare la misurazione delle emissioni di gas a effetto	(5) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del dicembre del 2020[54] fa riferimento a incentivi per la scelta delle opzioni di trasporto più sostenibili, sia per singoli modi di trasporto che per combinazioni di modi***, con una forte enfasi sul passaggio al trasporto ferroviario sia per i passeggeri che per le merci, delineando obiettivi concreti per***

serra nel settore dei trasporti e della logistica sulla base di norme riconosciute a livello mondiale; tale quadro potrebbe quindi essere utilizzato per fornire alle imprese e agli utenti finali una stima dell'impronta di carbonio generata dalle loro scelte e aumentare la domanda da parte degli utenti finali e dei consumatori a favore di soluzioni di trasporto e mobilità più sostenibili, evitando nel contempo il greenwashing.	***entrambe le categorie, quali contributi effettivi al ruolo del settore dei trasporti nel raggiungimento dell'obiettivo vincolante previsto dal diritto dell'Unione, stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119, di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra dell'Unione di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e dell'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050***. Tali incentivi comprendono l'istituzione di un quadro europeo volto ad armonizzare la misurazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti e della logistica sulla base di norme riconosciute a livello mondiale; tale quadro potrebbe quindi essere utilizzato per fornire alle imprese e agli utenti finali una stima dell'impronta di carbonio generata dalle loro scelte e aumentare la domanda da parte degli utenti finali e dei consumatori a favore di soluzioni di trasporto e mobilità più sostenibili, ***comprese le consegne di pacchi,*** evitando nel contempo il greenwashing.
[54] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).	[54] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).

Or. en

Emendamento 23
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*

(5 bis) La maggior parte dei gas a effetto serra relativi ai trasporti e alla logistica sono emessi durante il funzionamento e la fabbricazione dei veicoli e durante la produzione dei vettori energetici.

Or. en

Emendamento 24
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 ter) Le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla fabbricazione, dalla manutenzione e dallo smaltimento dei veicoli contribuiscono in modo significativo alle emissioni dell'intero ciclo di vita di un veicolo.

Or. en

Emendamento 25
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 quater) Il conteggio delle emissioni derivanti dalla costruzione e dallo smantellamento delle infrastrutture per la produzione di energia legate alle energie rinnovabili, come la costruzione di celle solari e turbine eoliche e la produzione di energia idroelettrica, è necessario per consentire un equo confronto tra tutti i vettori di energia rinnovabile.

Or. en

Emendamento 26
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 5 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 quinquies) L'aggiunta del contributo delle emissioni derivanti dalla costruzione e dallo smantellamento delle infrastrutture per la produzione di energia da combustibili fossili o da fonti rinnovabili o di energia nucleare è rilevante ai fini di un confronto olistico di tutti i vettori energetici disponibili per le operazioni di trasporto.

Or. en

Emendamento 27
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 5 sexies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 sexies) I dati relativi alla costruzione di veicoli non sono facilmente reperibili presso i costruttori di tali veicoli, in particolare quelli situati al di fuori dell'Unione. Tuttavia, tale aspetto è rilevante poiché consente di tenere conto dell'intera gamma di emissioni legate a un'attività di trasporto, affrontando al contempo la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per quanto riguarda la produzione di veicoli.

Or. en

Emendamento 28
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra i modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale delle imprese e dei clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.	(6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra i modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale delle imprese e dei clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra. ***L'unico modo per soddisfare questi requisiti è utilizzare una metodologia per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra durante l'intero ciclo di vita.***

Or. en

Emendamento 29
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*

(6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra i modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale delle imprese e ***dei*** clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.

(6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra i modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale ***degli organismi pubblici,*** delle imprese e ***di altri*** clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto***, soprattutto quando vengono effettuati acquisti interamente o parzialmente con fondi pubblici,*** attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.

Or. en

Emendamento 30
Caroline Nagtegaal

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra i modi, i segmenti e	(6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra ***gli enti di trasporto***

le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale delle imprese e dei clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.	***dell'UE e quelli dei paesi terzi, tra*** i modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale delle imprese e dei clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra.

Or. en

Emendamento 31
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 bis) I clienti dovrebbero essere messi nelle condizioni di compiere scelte informate. Pertanto, prima dell'acquisto del servizio o della conclusione del contratto, dovrebbero essere forniti dati affidabili sulle emissioni previste per ciascun servizio di trasporto, sulla base dei precedenti dati di uscita relativi a servizi equivalenti. Ciò è essenziale nel caso dei servizi di trasporto passeggeri e di consegna, ma anche per le operazioni logistiche delle imprese nell'ambito dei loro sforzi volti a ridurre la propria impronta di carbonio. Questo obiettivo generale dovrebbe prevalere quando si tratta di garantire una condivisione senza ostacoli dei dati lungo l'intera catena di trasporto per renderlo possibile e, a tal fine, le informazioni elettroniche sul trasporto merci potrebbero diventare uno strumento utile per il trasporto di merci, consentendo così di realizzare il pieno potenziale di riduzione delle emissioni del trasporto combinato, tra gli altri. È auspicabile inoltre l'accesso ai dati sulle emissioni finali dopo la fornitura del

servizio, in particolare nel settore del trasporto di merci, per consentire un'accurata contabilizzazione delle emissioni delle imprese interessate.

Or. en

Emendamento 32
Pascal Canfin

Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 bis) Per sostenere il cambiamento comportamentale verso una mobilità decarbonizzata, i servizi di mobilità digitale volti a facilitare i viaggi multimodali tramite servizi di trasporto, veicoli, biciclette, dispositivi di mobilità personale o spostamenti a piedi dovrebbero fornire agli utenti informazioni circa le quantità di gas a effetto serra emesse dai modi di trasporto utilizzati per ciascun itinerario suggerito. Tali servizi digitali dovrebbero evidenziare suggerimenti relativi agli itinerari con il minor impatto in termini di emissioni di gas a effetto serra.

Or. en

Emendamento 33
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 bis) Per consentire ad aziende, clienti e privati di confrontare tra loro diversi modi di trasporto in base alle rispettive

emissioni di gas a effetto serra, la Commissione dovrebbe sviluppare entro il 2028 una metodologia che consenta di includere le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla costruzione, dalla manutenzione e dallo smaltimento dei veicoli.

Or. en

Emendamento 34
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 ter) Tenuto conto della portata della crisi climatica e dell'enorme potenziale del settore dei trasporti per contribuire ad affrontarla, tutti i soggetti che effettuano servizi di trasporto sul territorio dell'Unione dovrebbero essere tenuti a calcolare le emissioni di gas a effetto serra di tali servizi e a mettere i dati a disposizione dei consumatori e degli utenti finali al fine di agevolarli a compiere scelte consapevoli. Al fine di concedere agli operatori un tempo sufficiente per adeguarsi, il presente regolamento segue un approccio graduale, che si applica inizialmente su base volontaria per poi diventare, dopo un certo periodo di tempo, obbligatorio. Ciò è particolarmente importante per garantire condizioni di parità e tenere conto delle esigenze delle microimprese e delle piccole e medie imprese ("PMI") di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione.

Or. en

Emendamento 35

Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 36
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.	(7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi. ***Nel caso del commercio elettronico e delle consegne di pacchi, ciò consentirebbe l'obbligo di fornire, insieme alle***

informazioni attuali sulla data di consegna stimata, il prezzo associato e le emissioni associate di ciascuna opzione.

Or. en

Emendamento 37
Pascal Canfin

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.	(7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili ***dagli Stati membri,*** dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti***, per l'imposizione, mediante normativa nazionale, della comunicazione obbligatoria delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto*** oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.

Or. en

Emendamento 38
Andreas Glück, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione	(7) Il presente regolamento dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione

delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.	delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti***, per la creazione di un sistema di certificazione dei combustibili sostenibili*** oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.

Or. en

Emendamento 39
Aurélia Beigneux

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Il presente regolamento dovrebbe ***mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per*** clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto***,*** ***per*** la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi.	(7) Il presente regolamento ***non*** dovrebbe ***includere*** clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto***:*** la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi ***dovrebbe avere luogo solo se le aziende di trasporto desiderano comunicare tali informazioni***.

Or. fr

Motivazione

Le disposizioni previste dal presente regolamento non devono comportare implicitamente nuovi obblighi contrattuali relativi ai contratti di trasporto: il contratto di trasporto deve restare di competenza del trasportatore nei confronti del proprio cliente-mittente (in caso di trasporto di merci), o dei propri utenti (in caso di trasporto di passeggeri); il trasportatore deve rimanere libero di stabilire la propria politica commerciale e di comunicazione nei confronti dei clienti.

Emendamento 40
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) ***Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del*** presente regolamento ***per*** tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto ***sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi***. ***Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di*** calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione***, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso***. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo.	(8) ***Il*** presente regolamento ***dovrebbe applicarsi a*** tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto. ***Questi dovrebbero*** calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione ***o vi transitano***. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo. ***Pertanto, il presente regolamento dovrebbe applicarsi anche ai soggetti stabiliti in un paese terzo che effettuano servizi di trasporto nel territorio dell'Unione.***

Or. en

Emendamento 41
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente	(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente

regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo.	regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo. ***Futuri sviluppi e revisioni dovrebbero mirare a estendere l'applicazione obbligatoria del regolamento, tenendo conto nel contempo delle esigenze e dei limiti delle PMI.***

Or. en

Emendamento 42
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo.	(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo ***e che sono gestiti da soggetti con sede in paesi terzi, ai quali si applica pertanto anche il presente***

regolamento.

Or. en

Motivazione

Sebbene l'ambito di applicazione della proposta includa i punti di origine o di destinazione situati nei paesi terzi, non è chiaro se i soggetti di tali paesi avranno l'accesso e le risorse necessarie per calcolare e divulgare con successo informazioni relative ai dati sulle emissioni di gas a effetto serra.

Emendamento 43
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano ***o*** terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. ***Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo.***	(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano ***e*** terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso.

Or. en

Emendamento 44
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo.	(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano***, fanno tappa*** o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo.

Or. en

Motivazione

L'inclusione delle parole "fanno tappa" è volta a prevenire una concorrenza sleale a favore degli operatori dei trasporti di paesi terzi o una violazione della parità di condizioni che comprometta la competitività dei servizi di trasporto dell'UE.

Emendamento 45
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) I futuri sviluppi e revisioni del presente regolamento dovrebbero mirare a includere gli inquinanti atmosferici nel suo ambito di applicazione. Si stima che l'inquinamento atmosferico abbia causato

nel 2018 più di 300 000 morti premature nell'UE-28[54 bis], aggravando malattie già esistenti e causandone di nuove. Il settore dei trasporti è uno dei principali responsabili dell'inquinamento atmosferico, soprattutto nelle aree urbane. L'inclusione degli inquinanti atmosferici nel presente regolamento contribuirebbe a creare incentivi a un cambiamento comportamentale degli organismi pubblici, delle imprese e di altri clienti al fine di ridurre le emissioni dell'inquinamento atmosferico generate dai servizi di trasporto, soprattutto quando vengono effettuati acquisti interamente o parzialmente con fondi pubblici, attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e attendibili.

[54 bis] AEA, 2020. Rapporto 2020 sulla qualità dell'aria in Europa ("Air quality in Europe – 2020 report").

Or. en

Emendamento 46
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) ***Il presente regolamento non dovrebbe applicarsi agli*** intermediari di dati, quali quelli che offrono servizi digitali di mobilità multimodale, ***laddove*** non ***calcolino*** direttamente le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ma ***si limitino a*** trasmettere informazioni su tali emissioni fornite da un soggetto interessato o da altre persone fisiche o giuridiche pertinenti. Gli intermediari di dati dovrebbero essere ***tuttavia*** vincolati dalle pertinenti norme relative alla comunicazione e alla	(9) ***Gli*** intermediari di dati, quali quelli che offrono servizi digitali di mobilità multimodale, ***nonché servizi digitali di navigazione e pianificazione dell'itinerario di viaggio,*** non ***possono calcolare*** direttamente le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ma ***dovrebbero*** trasmettere informazioni su tali emissioni fornite da un soggetto interessato o da altre persone fisiche o giuridiche pertinenti. Gli intermediari di dati dovrebbero essere ***pertanto*** vincolati dalle pertinenti norme

trasparenza dei dati comunicati sulle emissioni di gas a effetto serra, affinché sia garantita la comparabilità di tali dati sul mercato.	relative alla comunicazione e alla trasparenza dei dati comunicati sulle emissioni di gas a effetto serra, affinché sia garantita la comparabilità di tali dati sul mercato ***e tra diversi modi di trasporto***. ***Gli intermediari di dati includono servizi che combinano i dati forniti da diversi soggetti interessati, ad esempio quelli che offrono viaggi multimodali o viaggi costituiti da più tratte, a condizione che non modifichino in alcun modo i dati originali e che tali dati siano già stati certificati ai sensi del presente regolamento.***

Or. en

Emendamento 47
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(9 bis) Al fine di garantire un reale confronto multimodale da parte degli utenti a tutti i livelli, compresi i passeggeri, dovrebbe essere garantita la disponibilità di dati riguardanti le emissioni effettive derivanti dall'utilizzo delle autovetture private. L'uso dei dati di bordo, insieme ai servizi di navigazione digitale, dovrebbe consentire di fornire in modo sufficientemente accurato tali informazioni. Ogni viaggio calcolato su un navigatore o pianificatore di percorso dovrebbe fornire le emissioni previste, tenendo conto del tipo di veicolo utilizzato, mentre per quanto riguarda il rifornimento o la ricarica ogni fatturazione dovrebbe includere le emissioni associate rispettivamente alla fornitura di carburante o di energia elettrica, nonché le emissioni medie e l'intensità di emissione dell'utilizzo della quantità rifornita o ricaricata. I costruttori di apparecchiature originali,

oltre a consentire e facilitare il necessario libero accesso dei dati di bordo per tali scopi agli utenti privati e alle PMI, dovrebbero anche fornire informazioni chiare sull'intensità media delle emissioni previste, disaggregate per tipo di strada, ai potenziali clienti in sede di vendita dei veicoli.

Or. en

Emendamento 48
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) ***Il*** presente regolamento ***non dovrebbe applicarsi quando il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra sono effettuati in forma aggregata. Rientrano in tale contesto i casi in cui l'***obbligatorietà della comunicazione di informazioni relative all'ambiente ai fini delle informative sulla sostenibilità e ***l'***istituzione di conti ambientali per scopi statistici ***derivi*** da altre norme dell'Unione, quali quelle definite nella direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità[55] e nel regolamento sui conti economici ambientali europei[56]. ***Di contro,*** le informazioni ottenute sulla base del presente regolamento possono contribuire all'elaborazione di relazioni consolidate sulle emissioni previste da altre normative applicabili dell'Unione, a condizione che le rispettive metodologie e i dati raccolti siano sufficientemente compatibili.	(10) ***I dati generati dall'applicazione del*** presente regolamento ***possono essere aggregati e combinati con informazioni supplementari ai fini dell'***obbligatorietà della comunicazione di informazioni relative all'ambiente ai fini delle informative sulla sostenibilità e ***dell'***istituzione di conti ambientali per scopi statistici ***derivanti*** da altre norme dell'Unione, quali quelle definite nella direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità[55] e nel regolamento sui conti economici ambientali europei[56]. Le informazioni ottenute sulla base del presente regolamento possono contribuire all'elaborazione di relazioni consolidate sulle emissioni previste da altre normative applicabili dell'Unione, a condizione che le rispettive metodologie e i dati raccolti siano sufficientemente compatibili.
[55] Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, che modifica il regolamento (UE) n. 537/2014, la direttiva	[55] 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).	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).
[56] 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).	[56] 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).

Or. en

Emendamento 49
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) Il presente regolamento dovrebbe essere allineato ai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS), una componente chiave della direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità, nonché ad altre normative dell'UE in vigore, al fine di evitare eventuali incongruenze nella rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto. Qualsiasi dichiarazione fatta sulla base dei dati di uscita riportati in conformità del presente regolamento dovrebbe essere pienamente conforme alla direttiva (UE) (.....)/(....) sull'attestazione e sulla comunicazione delle asserzioni ambientali esplicite (direttiva sulle asserzioni ambientali) nonché alla direttiva (.....)/(....) 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.

Or. en

Emendamento 50
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) Il presente regolamento dovrebbe essere allineato ai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS), una componente chiave della direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità, nonché ad altre normative dell'UE in vigore, al fine di evitare eventuali incongruenze nella rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto. Qualsiasi dichiarazione fatta sulla base dei dati di uscita riportati in conformità del presente regolamento dovrebbe essere pienamente conforme alla direttiva (UE) (.....)/(....) sull'attestazione e sulla comunicazione delle asserzioni ambientali esplicite (direttiva sulle asserzioni ambientali) nonché alla direttiva (.....)/(....) 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.

Or. en

Emendamento 51
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) Si dovrebbe prendere in considerazione una valutazione basata sull'intero ciclo di vita, che dovrebbe includere le emissioni "dal pozzo alla ruota", quelle rilasciate durante il trasporto, il processo di costruzione dell'infrastruttura, il processo di fabbricazione dei veicoli di trasporto, il consumo di altri materiali e di acqua e lo smaltimento alla fine del ciclo di vita. L'approccio basato sull'intero ciclo di vita evita una possibile rappresentazione fuorviante e incompleta delle emissioni dei servizi di trasporto.

Or. en

Emendamento 52
Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) Il presente regolamento dovrebbe essere allineato ai principi europei di rendicontazione di sostenibilità (ESRS), una componente chiave della direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità, al fine di evitare incoerenze nella rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto.

Or. en

Motivazione

La mancata armonizzazione degli ESRS con CountEmissions EU rischia di creare un mosaico di metodologie di rendicontazione.

Emendamento 53

Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Un metodo adeguato per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto è uno degli aspetti chiave del quadro armonizzato dell'Unione stabilito dal presente regolamento. Tale metodo dovrebbe garantire che i calcoli delle emissioni effettuati lungo una catena di trasporto forniscano dati comparabili e precisi sulle emissioni di gas a effetto serra, seguendo un'unica serie di fasi metodologiche. Dovrebbe inoltre tenere adeguatamente conto delle esigenze del mercato dei trasporti, al fine di evitare un'inutile complessità, nonché oneri e costi eccessivi, ed essere accettata dai portatori di interessi.	(11) Un metodo adeguato per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto è uno degli aspetti chiave del quadro armonizzato dell'Unione stabilito dal presente regolamento. Tale metodo dovrebbe garantire che i calcoli delle emissioni effettuati lungo una catena di trasporto forniscano dati comparabili e precisi sulle emissioni di gas a effetto serra, seguendo un'unica serie di fasi metodologiche. Dovrebbe inoltre tenere adeguatamente conto delle esigenze del mercato dei trasporti, al fine di evitare un'inutile complessità, nonché oneri e costi eccessivi, ***in particolare per le PMI,*** ed essere accettata dai portatori di interessi.

Or. en

Emendamento 54
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Un metodo adeguato per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto è uno degli aspetti chiave del quadro armonizzato dell'Unione stabilito dal presente regolamento. Tale metodo dovrebbe garantire che i calcoli delle emissioni effettuati lungo una catena di trasporto forniscano dati comparabili e precisi sulle emissioni di gas a effetto serra, seguendo un'unica serie di fasi metodologiche. Dovrebbe inoltre tenere adeguatamente conto delle esigenze del	(11) Un metodo adeguato per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra ***durante l'intero ciclo di vita*** dei servizi di trasporto è uno degli aspetti chiave del quadro armonizzato dell'Unione stabilito dal presente regolamento. Tale metodo dovrebbe garantire che i calcoli delle emissioni effettuati lungo una catena di trasporto forniscano dati comparabili e precisi sulle emissioni di gas a effetto serra, seguendo un'unica serie di fasi metodologiche. Dovrebbe inoltre tenere

mercato dei trasporti, al fine di evitare un'inutile complessità, nonché oneri e costi eccessivi, ed essere accettata dai portatori di interessi.

adeguatamente conto delle esigenze del mercato dei trasporti, al fine di evitare un'inutile complessità, nonché oneri e costi eccessivi, ed essere accettata dai portatori di interessi.

Or. en

Emendamento 55
Aurélia Beigneux

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione[57] 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 normazione[57] 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. ***Nell'ambito di questo approccio "dal pozzo alla ruota" appare quindi molto complesso determinare il livello di emissioni legate al ciclo di vita dell'energia utilizzata nei trasporti, a partire dal suo modo di produzione o trasformazione, senza rischiare di incriminare sistematicamente i trasportatori che utilizzano l'energia stessa: pertanto è opportuno separare la quota delle emissioni di gas a effetto serra generate durante la produzione dell'energia destinata ai veicoli di trasporto, vale a dire a monte della loro***

	disponibilità nelle stazioni e nei terminali di ricarica.
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. fr

Motivazione

Nell'ambito di questo approccio "dal pozzo alla ruota" è opportuno separare il ciclo di vita dell'energia o dei combustibili durante la loro produzione prima di destinarli alla vendita nelle stazioni o nei terminali di ricarica: i trasportatori sono soltanto gli utilizzatori di tali energie, di conseguenza non possono essere ritenuti responsabili delle loro eventuali emissioni di gas a effetto serra generate durante il loro processo di produzione o trasformazione prima della distribuzione nei punti di ricarica.

Emendamento 56
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione[57] 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 normazione[57] 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. ***Tale quantificazione omette le emissioni derivanti dalla fabbricazione, dalla manutenzione e dallo smaltimento dei veicoli ed è quindi incompleta.***

[57] https://www.cencenelec.eu.

[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Emendamento 57
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione[57] 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 normazione[57] 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 dovrebbe fornire l'accesso gratuito alla norma ISO.***

[57] https://www.cencenelec.eu.

[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Emendamento 58
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione[57] 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 normazione[57] 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 ***dal pozzo alla ruota*** 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 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.
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Emendamento 59
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione[57] 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	(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione[57] nell'aprile del 2023, che recepisce la norma ISO 14083:2023, ***dovrebbe essere la*** metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ai sensi del presente regolamento. La norma ISO 14083:2023 ***soddisfa gli*** obiettivi del presente regolamento***, tra cui la rapida adozione da parte del mercato e la comparabilità dei dati***. 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.	emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'approvvigionamento energetico e dall'uso dei veicoli durante le operazioni di trasporto e di hub.
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Emendamento 60
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) La Commissione dovrebbe valutare la possibilità di ampliare, nel prossimo futuro, l'ambito di applicazione della metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto al fine di prevedere il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra durante il ciclo di vita dei servizi di trasporto, anche in relazione alla fabbricazione, alla manutenzione e al fine vita dei veicoli, alla costruzione, alla manutenzione e all'uso delle infrastrutture e all'impatto climatico equivalente delle emissioni diverse dalla CO2 nel settore aereo. A tal fine, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione gli sforzi esistenti, come la norma ISO 14067:2018 e le norme per categoria di prodotto relative ai servizi di trasporto stabilite nel sistema internazionale di dichiarazione ambientale di prodotto.

Or. en

Emendamento 61

Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) La Commissione, in collaborazione con il Comitato europeo di normazione e gli organismi nazionali di normazione degli Stati membri, dovrebbe impegnarsi a fornire al settore dei trasporti l'accesso gratuito alla norma ISO 14083:2023 o all'equivalente norma europea CEN ISO 14083 per le microimprese e le piccole e medie imprese ("PMI"), come definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione. Le norme dovrebbero essere accessibili nella loro versione autentica nonché in tutte le lingue ufficiali dell'Unione al fine di rendere il presente regolamento più accessibile a tutti coloro che vi sono soggetti.

Or. en

Emendamento 62
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare ***di volta in volta*** la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione, nonché	(13) ***Nel frattempo,*** è opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare ***periodicamente*** la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione**,**

delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. Qualora ***da*** tali valutazioni ***emerga*** il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento.	***compresa la legislazione futura***, nonché delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. Qualora tali valutazioni ***concludano che esiste*** il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, ***con particolare riguardo alla garanzia del dovuto allineamento all'obiettivo vincolante previsto dal diritto dell'Unione, stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119, di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra dell'Unione di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e all'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050,*** la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento. ***In tale contesto, la Commissione dovrebbe tenere debitamente conto di altre normative pertinenti dell'Unione, tra cui la direttiva (UE) 2023/2413, il regolamento (UE) 2015/757 e il regolamento (UE) 2023/2405, anche per quanto riguarda la dimensione non legata alla CO2.***
	Or. en

Emendamento 63
Pascal Canfin

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare di volta in volta la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione, nonché delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. Qualora da tali valutazioni emerga il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento.	(13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare di volta in volta la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione, nonché delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. Qualora da tali valutazioni emerga il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento. ***È opportuno escludere modifiche della norma o di un componente che comportino un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento e di altre norme dell'Unione applicabili, in particolare con l'obiettivo climatico a lungo termine e i traguardi intermedi dell'Unione stabiliti nel regolamento (UE) 2021/1119 e in altre normative dell'Unione in materia di clima.***

Or. en

Emendamento 64
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare di volta in volta la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione, nonché delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. Qualora da tali valutazioni emerga il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento.	(13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare di volta in volta la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione, nonché delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. ***Particolarmente importante è la valutazione di possibili elementi aggiuntivi e di una maggiore accuratezza per rafforzare l'impatto ambientale positivo della norma.*** Qualora da tali valutazioni emerga il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 65
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) Dovrebbe essere sviluppata una metodologia per calcolare le emissioni dell'intero ciclo di vita relative alla costruzione dell'infrastruttura utilizzata dal veicolo e le emissioni relative alla fabbricazione, alla manutenzione e al fine vita del veicolo. La Commissione può tenere conto di norme internazionali, come la norma ISO 14067, coerenti con le norme internazionali sulla valutazione del ciclo di vita (ISO 14040 e ISO 14044), del sistema internazionale di dichiarazione ambientale di prodotto, delle norme per categoria di prodotto relative ai servizi di trasporto o dei principi europei di rendicontazione di sostenibilità e dei metodi relativi all'impronta ambientale della Commissione. La metodologia del ciclo di vita dovrebbe essere introdotta mediante un atto delegato.

Or. en

Emendamento 66
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) La norma EN ISO 14083:2023 presenta dei limiti, in particolare la mancata considerazione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'intero ciclo di vita dei servizi di trasporto. I futuri sviluppi del

presente regolamento dovrebbero esaminare le possibili soluzioni e sforzarsi di adottare una metodologia di riferimento che tenga conto delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'intero ciclo di vita dei servizi di trasporto.

Or. en

Emendamento 67
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) Per evitare svantaggi competitivi per i veicoli e i materiali prodotti in Europa, la Commissione dovrebbe includere le emissioni derivanti dalla fabbricazione e dallo smaltimento dei veicoli. Una volta sviluppata una metodologia, la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, dovrebbe chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere coerentemente la norma.

Or. en

Emendamento 68
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) Al fine di evitare la diffusione sul mercato di informazioni imprecise, potrebbe rendersi necessario chiarire la metodologia di riferimento per quanto	(14) Al fine di evitare la diffusione sul mercato di informazioni imprecise, potrebbe rendersi necessario chiarire la metodologia di riferimento per quanto

concerne i parametri e le ipotesi di rilievo per le emissioni di gas a effetto serra utilizzati per il calcolo delle emissioni prima della fornitura del servizio. Lo stesso vale per altri parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni o all'aggregazione di elementi di dati nel caso in cui l'impiego di tali parametri non sia esplicitamente chiarito nella metodologia.	concerne i parametri e le ipotesi di rilievo per le emissioni di gas a effetto serra utilizzati per il calcolo delle emissioni prima della fornitura del servizio. Lo stesso vale per ***la quota di dati primari di ciascun tipo utilizzato, disaggregati per elemento della catena di trasporto, se del caso, e*** altri parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni o all'aggregazione di elementi di dati nel caso in cui l'impiego di tali parametri non sia esplicitamente chiarito nella metodologia.
	Or. en

Emendamento 69
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*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 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***.	(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 incentivato ed*** essergli accordata la precedenza, di modo che gradualmente tali dati si diffondano nei processi di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra***, il cui utilizzo dovrebbe diventare obbligatorio cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento***. ***Tuttavia, poiché*** i dati primari potrebbero non essere ottenibili, oppure rivelarsi eccessivamente onerosi per ***le*** piccole e medie imprese***, le PMI dovrebbero essere esentate***. Dovrebbe pertanto essere ammesso l'uso di dati secondari, nel rispetto ***delle*** condizioni ***di cui al presente regolamento***.
	Or. en

Emendamento 70
Mario Furore, Maria Angela Danzì

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*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 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.	(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 ***l'obbligatorietà***, 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***, che dovrebbero essere esonerati dall'obbligo***. Dovrebbe pertanto essere ammesso l'uso di dati secondari ***per le PMI***, nel rispetto di condizioni chiare.

Or. it

Emendamento 71
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*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 ***essergli accordata la precedenza, di modo che gradualmente***	(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***, accurati e dettagliati***, per cui dovrebbe ***essere obbligatorio*** nei processi di calcolo delle

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.	emissioni di gas a effetto serra. I dati primari potrebbero però non essere ***inizialmente*** ottenibili per ***le*** piccole e medie imprese. Dovrebbe pertanto essere ammesso l'uso ***da parte delle PMI*** di dati secondari ***durante un periodo transitorio di 36 mesi***, nel rispetto di condizioni chiare. ***I costruttori di apparecchiature originali dovrebbero fornire alle PMI l'accesso ai dati di bordo dei veicoli rilevanti a tal fine.***

Or. en

Emendamento 72
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*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 ***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.	(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*** piccole e medie imprese. Dovrebbe pertanto essere ammesso l'uso di dati secondari ***da parte delle PMI***, nel rispetto di condizioni chiare.

Or. en

Emendamento 73
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Se un organizzatore di servizi di trasporto subappalta parzialmente la prestazione di un servizio di trasporto, le parti dovrebbero essere in grado di decidere se calcolare i dati di uscita per la parte subappaltata del servizio di trasporto sulla base di dati primari o secondari, indipendentemente dal metodo scelto dall'organizzatore del servizio di trasporto per il calcolo dei propri dati di uscita.

Or. en

Motivazione

In situazioni che coinvolgono servizi di trasporto in subappalto, l'appaltatore principale dovrebbe essere in grado di accettare una combinazione di dati primari e secondari dai subappaltatori in sede di misurazione delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto. Ciò dovrebbe avvenire indipendentemente dal metodo scelto dall'appaltatore principale per segnalare le emissioni di gas a effetto serra della propria flotta. All'appaltatore principale dovrebbe essere consentito di sommare i valori durante la rendicontazione, indipendentemente da come tali valori sono stati calcolati (ovvero sulla base di dati primari o secondari).

Emendamento 74
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Gli Stati membri possono introdurre incentivi di natura amministrativa, finanziaria o operativa per stimolare l'uso dei dati primari e, a tale riguardo, gli Stati membri dovrebbero notificare alla Commissione quando mettono in atto tali incentivi, affinché la Commissione possa monitorare il corretto funzionamento del mercato interno e

garantire condizioni di parità.

Or. en

Emendamento 75
Pascal Canfin

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Tuttavia, al fine di promuovere un uso più ampio dei dati primari, 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 il cui numero di dipendenti supera una determinata soglia fissata dal diritto nazionale quando il servizio di trasporto inizia e termina sul suo territorio.

Or. en

Emendamento 76
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta di regolamento
Considerando 15 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 ter) Se un organizzatore di servizi di trasporto che subappalta parzialmente o totalmente la prestazione concreta di un servizio di trasporto decide di integrare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra del subappaltatore nel suo calcolo complessivo, dovrebbe poter fare affidamento su dati secondari per quanto riguarda i servizi di trasporto prestati da uno o più subappaltatori. Dovrebbe essere concessa la possibilità di utilizzare i dati

secondari forniti da uno o più subappaltatori, anche se i dati primari sono utilizzati per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dai servizi di trasporto effettuati da altri subappaltatori o dalla flotta dell'organizzatore del servizio di trasporto.

Or. en

Motivazione

In situazioni che coinvolgono servizi di trasporto in subappalto, l'appaltatore principale dovrebbe essere in grado di accettare una combinazione di dati primari e secondari dai subappaltatori in sede di misurazione delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto. Ciò dovrebbe avvenire indipendentemente dal metodo scelto dall'appaltatore principale per segnalare le emissioni di gas a effetto serra della propria flotta. All'appaltatore principale dovrebbe essere consentito di sommare i valori durante la rendicontazione, indipendentemente da come tali valori sono stati calcolati (ovvero sulla base di dati primari o secondari).

Emendamento 77
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) ***Per quanto concerne i dati secondari***, le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono essere calcolate utilizzando valori standard o dati modellizzati. Dall'impiego di valori standard e dati modellizzati si dovrebbero tuttavia ottenere informazioni precise e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra di uno specifico servizio di trasporto e, pertanto, tali valori standard dovrebbero essere stabiliti, e i dati modellizzati sviluppati, in modo neutro e obiettivo, sulla base di fonti affidabili e di parametri adeguati.	(16) ***Se del caso***, le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono essere calcolate utilizzando valori standard o dati modellizzati ***("dati secondari")***. Dall'impiego di valori standard e dati modellizzati si dovrebbero tuttavia ottenere informazioni precise e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra di uno specifico servizio di trasporto e, pertanto, tali valori standard dovrebbero essere stabiliti, e i dati modellizzati sviluppati ***e soggetti a frequenti aggiornamenti***, in modo neutro e obiettivo, sulla base di fonti affidabili e di parametri adeguati. ***Il tipo di banca dati preferito ("banca dati sulle prestazioni di trasporto soggette a valutazione reciproca") si basa su dati primari ordinari raccolti in un***

gruppo di pari con differenziazione settoriale e geografica, tradotti in fattori di intensità delle emissioni che possono essere utilizzati dalle PMI. Le banche dati e i valori standard che porterebbero a sottostimare le emissioni risultanti rispetto alla comunicazione dei dati primari sono ritenuti non idonei al superamento del controllo tecnico della qualità. I controlli tecnici della qualità dovrebbero essere ripetuti periodicamente.

Or. en

Emendamento 78
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*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.	(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. ***La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea dell'ambiente, nell'istituire e mantenere la banca dati dovrebbe tenere conto nel modo più accurato possibile delle*** specificità settoriali, nazionali e regionali di tali valori standard nell'Unione***. La banca dati dovrebbe includere tabelle separate per ciascuna modalità di trasporto. I*** terzi ***dovrebbero essere autorizzati a contribuire alla banca dati*** a condizione che ***i dati che possono fornire*** siano ***sottoposti*** a un controllo tecnico della qualità a livello di Unione. ***Il contributo di terzi può essere prezioso soprattutto per migliorare l'accuratezza dei valori per quanto riguarda le specificità settoriali,***

nazionali e regionali.

Or. en

Emendamento 79
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*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.	(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***, differenziata per modi di trasporto e tenendo conto della disaggregazione tra i diversi vettori energetici e veicoli della flotta,*** al fine di migliorare la comparabilità dei risultati delle emissioni di gas a effetto serra ottenuti in applicazione del presente regolamento***. Tale banca dati dovrebbe fornire una granularità sufficiente e riflettere le specificità settoriali, nazionali e regionali di tutta l'Unione e dovrebbe includere tabelle separate per ciascun modo di trasporto, garantendo la regolarità dell'aggiornamento e incorporando, se del caso, i progressi tecnologici all'avanguardia nella riduzione delle emissioni***. Tuttavia, date le specificità settoriali, nazionali e regionali di tali valori standard nell'Unione, dovrebbero essere autorizzate ***per un periodo transitorio*** 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 80
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*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.	(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 ***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 81
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per la determinazione dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, i fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti sono tenuti a calcolare le stime delle emissioni di gas a effetto serra che rispecchiano la quantità di energia utilizzata nella prospettiva "dal pozzo alla ruota". È pertanto opportuno istituire una banca dati centrale dell'UE dei fattori di emissione di gas a effetto serra dei vettori energetici per garantire la comparabilità e la qualità dei dati di ingresso.	(18) Per la determinazione dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, i fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti sono tenuti a calcolare le stime delle emissioni di gas a effetto serra che rispecchiano la quantità di energia utilizzata nella prospettiva "dal pozzo alla ruota". È pertanto opportuno istituire una banca dati centrale dell'UE dei fattori di emissione di gas a effetto serra dei vettori energetici per garantire la comparabilità e la qualità dei dati di ingresso. ***Considerati gli effetti positivi dell'uso di tecnologie a emissioni zero e la necessità di incentivare tali tecnologie nel breve termine, il fattore***

	di emissione di gas a effetto serra dell'elettricità dovrebbe essere conteggiato come pari a zero. La Commissione potrebbe prevedere la possibilità di tenere conto dell'effettivo fattore di emissione di gas a effetto serra dell'elettricità in una fase successiva, in sede di revisione o sostituzione della norma EN ISO 14083:2023, garantendo nel contempo che i valori primari o secondari dei fattori di emissione di gas a effetto serra di diversi combustibili rappresentino accuratamente le loro emissioni nel mondo reale.

Or. en

Emendamento 82
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(18 bis) Nel quantificare le emissioni legate all'uso dell'energia elettrica sulla base di valori di intensità delle emissioni aggiornati e accurati per ciascuno Stato membro, si dovrebbe incoraggiare un approccio basato sulla localizzazione, sulla base di una serie di valori di intensità aggiornati e accurati per i diversi Stati membri. È inoltre auspicabile un approccio basato sul mercato, a condizione che sia garantita un'adeguata tracciabilità mediante un contratto accreditabile con garanzie di origine. Le banche dati istituite dal presente regolamento dovrebbero utilizzare dati fondati su un approccio basato sulla localizzazione.

Or. en

Emendamento 83
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE ***dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra*** e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati esterne gestite da terzi dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.	(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE ***istituite dal presente regolamento*** e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati esterne gestite da terzi dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.

Or. en

Emendamento 84
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati ***esterne gestite da terzi*** dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione.	(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato,

Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.	l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.

Or. en

Emendamento 85
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati ***esterne gestite da terzi*** dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.	(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.

Or. en

Emendamento 86
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento

Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo tecnico della qualità ***delle banche dati e delle serie di dati esterne gestite*** da terzi dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.	(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra e il controllo tecnico della qualità ***dei dati forniti*** da terzi dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione.

Or. en

Emendamento 87
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 bis) Nello sviluppo delle banche dati, la Commissione e l'Agenzia europea dell'ambiente prestano particolare attenzione affinché i valori standard garantiscano condizioni di parità tra tutti i modi di trasporto, tenendo conto dei limiti della norma di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e garantendo che i valori e le loro correlazioni siano allineati agli obiettivi finali della normativa europea sul clima. Dovrebbero affrontare le possibili distorsioni dei potenziali valori standard che potrebbero essere vantaggiosi in modo diseguale per alcuni

	modi di trasporto e dovrebbero tenere conto delle differenze esistenti all'interno delle flotte di veicoli, compresi molti veicoli eterogenei.

Or. en

Emendamento 88
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) I dati modellizzati possono essere utilizzati se si basano su un modello stabilito conformemente alla metodologia di riferimento e, se del caso, ad altre disposizioni relative all'utilizzo di dati secondari e strumenti di calcolo di cui al presente regolamento.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 89
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) Il regolamento (UE) 2015/757[58] e la direttiva 2003/87/CE[59] impongono la raccolta, il calcolo e la comunicazione annuale delle emissioni di ***CO_2*** generate rispettivamente da navi ed aeromobili. Il regolamento (UE) 2015/757 e la direttiva 2003/87/CE possono, in una certa misura, essere complementari alle disposizioni del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la produzione di dati sul carburante combusto come dati di ingresso	(21) Il regolamento (UE) 2015/757[58] e la direttiva 2003/87/CE[59] impongono la raccolta, il calcolo e la comunicazione annuale delle emissioni di ***CO2*** generate rispettivamente da navi ed aeromobili. Il regolamento (UE) 2015/757 e la direttiva 2003/87/CE possono, in una certa misura, essere complementari alle disposizioni del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la produzione di dati sul carburante combusto come dati di ingresso

per la quantificazione delle emissioni dei servizi di trasporto. I dati di ingresso per la generazione di emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono anche derivare dall'attuazione di altri quadri legislativi, quali i regolamenti (UE) 2019/1242[60] ***e*** (UE) 2019/631[61].

per la quantificazione delle emissioni dei servizi di trasporto. I dati di ingresso per la generazione di emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono anche derivare dall'attuazione di altri quadri legislativi, quali i regolamenti (UE) 2019/1242[60]***,*** (UE) 2019/631[61] ***e (UE) 2023/2405***.

---

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

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

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

[61] Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

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

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

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

[61] Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

Or. en

Emendamento 90
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) È opportuno stabilire metriche comuni per esprimere i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra che sono alla base della comparabilità di tali dati e consentono un'efficace analisi comparativa di vari servizi di trasporto. Le metriche comuni dovrebbero inoltre consentire una comunicazione chiara da parte del fornitore dei dati e una comprensione accurata di tale comunicazione da parte del destinatario dei dati.	(22) È opportuno stabilire metriche comuni per esprimere i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra che sono alla base della comparabilità di tali dati e consentono un'efficace analisi comparativa di vari servizi di trasporto. Le metriche comuni dovrebbero inoltre consentire una comunicazione chiara da parte del fornitore dei dati e una comprensione accurata di tale comunicazione da parte del destinatario dei dati. ***In questo senso, quando si determinano le distanze, in particolare per stabilire l'intensità delle emissioni, il presente regolamento dovrebbe utilizzare solo l'opzione della distanza ortodromica nell'ambito della norma ISO14083 per migliorare la comparabilità e ridurre gli oneri amministrativi, tranne nei casi in cui dati primari accurati relativi alla distanza effettiva possono essere utilizzati sia al numeratore che al denominatore, come nel settore ferroviario.***

Or. en

Emendamento 91
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) È opportuno stabilire metriche comuni per esprimere i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra che sono	(22) È opportuno stabilire metriche comuni per esprimere i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra che sono

alla base della comparabilità di tali dati e consentono un'efficace analisi comparativa di vari servizi di trasporto. Le metriche comuni dovrebbero inoltre consentire una comunicazione chiara da parte del fornitore dei dati e una comprensione accurata di tale comunicazione da parte del destinatario dei dati.	alla base della comparabilità di tali dati e consentono un'efficace analisi comparativa di vari servizi di trasporto. Le metriche comuni dovrebbero inoltre consentire una comunicazione chiara da parte del fornitore dei dati e una comprensione accurata di tale comunicazione da parte del destinatario dei dati. ***È opportuno chiarire che i soggetti interessati non dovrebbero essere in grado di ridurre il volume delle emissioni di gas a effetto serra dei dati di uscita utilizzando unità di assorbimento del carbonio.***
	Or. en

Emendamento 92
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 bis) Per evitare il greenwashing, è importante garantire l'armonizzazione non solo della metodologia di calcolo, ma anche della presentazione dei dati di uscita. Soltanto i dati verificati sulle emissioni e sull'intensità delle emissioni sono comparabili oggettivamente. Tali dati di uscita dovrebbero essere presentati in modo chiaro e non essere soggetti a categorizzazioni come sistemi di codificazione per colore o di classificazione che possono essere oggetto di interpretazioni individuali. Inoltre, è essenziale che siano contabilizzati tutti i servizi di trasporto offerti da un soggetto interessato e l'intera flotta di veicoli e non solo quelli con la minore intensità di emissioni di gas a effetto serra, in quanto anche tale divulgazione parziale potrebbe costituire greenwashing. Le informazioni fornite agli utenti e ai potenziali clienti dovrebbero indicare chiaramente la quota

di dati primari utilizzati, per premiarne l'applicazione.

Or. en

Emendamento 93
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 bis) Al fine di incoraggiare scelte comportamentali rispettose dell'ambiente, la Commissione dovrebbe istituire un portale gratuito in cui gli utenti possano esaminare i dati di uscita forniti dai soggetti di cui al presente regolamento. Il portale dovrebbe consentire agli utenti di identificare e confrontare facilmente l'impronta di carbonio di diversi fornitori di servizi di trasporto in località geograficamente delimitate e di vedere la percentuale di servizi di trasporto forniti utilizzando veicoli a emissioni zero. Il portale dovrebbe consentire di effettuare ricerche e download sulla base di interrogazioni, ad esempio a sostegno della ricerca nel settore dei servizi di trasporto nell'Unione.

Or. en

Emendamento 94
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 22 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 ter) I sistemi di comunicazione codificati per colore aiutano i cittadini, soprattutto quelli con conoscenze limitate

in merito alla questione considerata, a comprendere i dati sulle emissioni e a confrontare tra loro livelli simili di emissioni e di rispetto dell'ambiente di diversi fornitori di servizi. Pertanto, sarebbe opportuno istituire con atto delegato un sistema di comunicazione codificato per colore per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

Or. en

Emendamento 95
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 23

Testo della Commissione	*Emendamento*
(23) Ogni informazione disaggregata sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto comunicata a terzi per fini commerciali o normativi conformemente all'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe contenere in modo obbligatorio e ben visibile i dati di uscita stabiliti conformemente alle norme specifiche per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra fissate dal presente regolamento***. Se del caso, possono essere aggiunti dati ulteriori rispondenti a finalità diverse da quelle definite nel presente regolamento***.	(23) Ogni informazione disaggregata sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto comunicata***, anche*** a terzi**,** per fini commerciali o normativi conformemente all'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe contenere in modo obbligatorio e ben visibile i dati di uscita stabiliti conformemente alle norme specifiche per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra fissate dal presente regolamento***, comprese le informazioni sulla metodologia utilizzata, le ipotesi e la quota di utilizzo dei dati primari di ciascun tipo, disaggregati per elemento della catena di trasporto, se del caso, incoraggiando così la trasparenza e incentivando un vantaggio comparativo di qualità per le imprese che dispongono di dati di entrata più dettagliati e quindi una migliore qualità dei dati di uscita riguardanti le loro emissioni***.

Or. en

Emendamento 96
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(23 bis) La divulgazione di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra prima della fornitura di un servizio di trasporto è essenziale per incoraggiare un processo decisionale informato da parte dei cittadini. Tuttavia, le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra possono essere rese note dopo la prestazione del servizio di trasporto in casi debitamente giustificati, soprattutto quando le comunicazioni tra imprese richiedono un livello di informazione più dettagliato, in particolare nel contesto delle catene logistiche e dei rapporti di subappalto.

Or. en

Emendamento 97
Pascal Canfin

Proposta di regolamento
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(23 bis) La divulgazione di informazioni sulle emissioni dei servizi di trasporto consente ai consumatori e ai cittadini di compiere scelte ben informate e influenza le decisioni commerciali dei soggetti che organizzano e forniscono tali servizi sul mercato. Pertanto, i soggetti interessati dovrebbero divulgare, ove possibile, le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra relative a uno specifico servizio di trasporto prima della fornitura di detto servizio.

Or. en

Emendamento 98
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 25

Testo della Commissione	*Emendamento*
(25) Fatto salvo il caso in cui si applichino disposizioni distinte, un intermediario di dati che raccoglie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto da un soggetto interessato o da un'altra persona fisica o giuridica pertinente e le comunica sul mercato non dovrebbe essere considerato responsabile nel caso in cui tali informazioni violino gli obblighi relativi al calcolo e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e la certificazione degli strumenti di calcolo di cui al presente regolamento. L'intermediario di dati dovrebbe tuttavia adoperarsi per evitare la divulgazione di informazioni imprecise o inesatte e dovrebbe rispettare le norme relative ai dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, alla comunicazione e alla trasparenza. Inoltre l'intermediario di dati dovrebbe indicare la fonte di tali informazioni, per consentirne l'identificazione.	(25) Fatto salvo il caso in cui si applichino disposizioni distinte, un intermediario di dati che raccoglie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto da un soggetto interessato o da un'altra persona fisica o giuridica pertinente e le comunica sul mercato non dovrebbe essere considerato responsabile nel caso in cui tali informazioni violino gli obblighi relativi al calcolo e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e la certificazione degli strumenti di calcolo di cui al presente regolamento. L'intermediario di dati dovrebbe tuttavia ***garantire la visualizzazione di tali informazioni obbligatorie e allo stesso tempo*** adoperarsi per evitare la divulgazione di informazioni imprecise o inesatte***, evitando la distorsione della scelta del consumatore basata sulle emissioni,*** e dovrebbe rispettare le norme relative ai dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, alla comunicazione e alla trasparenza. Inoltre l'intermediario di dati dovrebbe indicare la fonte di tali informazioni, per consentirne l'identificazione.

Or. en

Emendamento 99
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 25

Testo della Commissione	*Emendamento*
(25) ***Fatto salvo il caso in cui si applichino disposizioni distinte,*** un intermediario di dati che raccoglie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto da un soggetto interessato o da un'altra persona fisica o giuridica pertinente ***e le comunica*** sul mercato ***non dovrebbe essere considerato responsabile nel caso in cui tali informazioni violino*** gli obblighi relativi al calcolo e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e la certificazione degli strumenti di calcolo di cui al presente regolamento. L'intermediario di dati dovrebbe ***tuttavia*** adoperarsi per evitare la divulgazione di informazioni imprecise o inesatte e dovrebbe rispettare le norme relative ai dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, alla comunicazione e alla trasparenza. Inoltre l'intermediario di dati dovrebbe indicare la fonte di tali informazioni, per consentirne l'identificazione.	(25) Un intermediario di dati che raccoglie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto da un soggetto interessato o da un'altra persona fisica o giuridica pertinente ***dovrebbe comunicare*** sul mercato ***solo i dati che soddisfano*** gli obblighi relativi al calcolo e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e la certificazione degli strumenti di calcolo di cui al presente regolamento. L'intermediario di dati dovrebbe adoperarsi per evitare la divulgazione di informazioni imprecise o inesatte e dovrebbe rispettare le norme relative ai dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, alla comunicazione e alla trasparenza. Inoltre l'intermediario di dati dovrebbe indicare la fonte di tali informazioni, per consentirne l'identificazione. ***I dati dovrebbero essere comunicati gratuitamente.***

Or. en

Emendamento 100
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 25 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(25 bis) Per garantire che i clienti siano pienamente consapevoli delle emissioni previste di un servizio di trasporto, nonché delle alternative disponibili, al fine di effettuare una scelta adeguatamente informata, in particolare nel caso del trasporto di passeggeri e delle

consegne di pacchi, le emissioni stimate basate su dati calcolati in precedenza per servizi equivalenti dovrebbero essere adeguatamente mostrate dal fornitore di servizi di trasporto, nonché da eventuali intermediari quali venditori o motori di ricerca, servizi digitali di navigazione e pianificazione dell'itinerario di viaggio e stazioni di rifornimento o ricarica, prima dell'acquisto del servizio di trasporto o della conclusione del contratto. Tali dati dovrebbero essere automaticamente divulgati e condivisi con i partner della catena logistica e di trasporto, in particolare con gli intermediari di dati rientranti nell'ambito di applicazione del [regolamento sui servizi digitali di mobilità multimodale]. Gli intermediari di dati dovrebbero avere l'obbligo di incorporare le informazioni in modo visibile in ciascun risultato di ricerca e di includere la classificazione delle emissioni come opzione di selezione predefinita, per cui l'opzione più rispettosa dell'ambiente sarebbe visualizzata per prima, nonché di integrare un facile confronto tra opzioni di modi di trasporto diversi, compreso l'uso dell'autovettura privata e, se del caso, della bicicletta. Gli operatori del commercio elettronico dovrebbero inoltre mostrare le emissioni dei servizi di trasporto associate alle diverse opzioni di consegna dei pacchi, insieme alla data e al costo stimati attualmente disponibili. I dati di uscita relativi alle emissioni effettive del servizio di trasporto dovrebbero essere forniti anche dopo la sua conclusione.

Or. en

Emendamento 101
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 25 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(25 ter) Le cargo bike sono sempre più utilizzate nella logistica come modo di trasporto efficiente e a emissioni quasi zero per le operazioni locali di raccolta e consegna, in particolare in ambienti urbani e per altre distanze a breve raggio. Inoltre, sono in aumento i servizi associati al trasporto di passeggeri, come i sistemi di noleggio biciclette e di bike sharing. Anche le società di logistica con cargo bike, che sono essenzialmente PMI, sono pronte e desiderose di comunicare le proprie emissioni, che dovrebbero essere utilizzate ove possibile come punto di riferimento di modi di trasporto alternativi per servizi simili. I servizi di bike sharing e i relativi dati sulle emissioni forniti dai soggetti che li gestiscono dovrebbero essere integrati per impostazione predefinita nei navigatori e nei pianificatori di itinerari di viaggio, accanto agli altri modi di trasporto.

Or. en

Emendamento 102
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione	*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	(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.	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. Inoltre, al fine di creare uno strumento comune e facilmente comparabile, nonché di ridurre l'onere amministrativo e finanziario per i soggetti che desiderano calcolare le proprie emissioni, la Commissione dovrebbe sviluppare uno strumento di calcolo accessibile al pubblico e gratuito.***

Or. en

Emendamento 103
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione	*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.	(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. ***Al fine di creare condizioni di parità, soprattutto per le PMI, e di rendere i dati di uscita più facilmente comparabili, la Commissione dovrebbe sviluppare uno strumento di calcolo conforme, accessibile al pubblico e gratuito.***

Or. en

Motivazione

Per incentivare l'adozione di questo approccio volontario alla contabilizzazione, la Commissione, dopo aver acquisito competenze sufficienti nel processo di creazione delle banche dati principali e centrali, renderà pubblico uno strumento di calcolo conforme al presente regolamento.

Emendamento 104
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione	*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.	(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. ***Essi dovrebbero essere allineati ai requisiti stabiliti dalla metodologia di riferimento.***

Or. en

Emendamento 105
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(26 bis) Al fine di creare una procedura comune e facilmente comparabile, nonché di ridurre l'onere amministrativo e finanziario per i soggetti

che desiderano calcolare le proprie emissioni, la Commissione dovrebbe sviluppare uno strumento pubblico di calcolo gratuito che garantisca l'accessibilità dei dati di uscita. Durante la fase di sviluppo è garantita la consultazione pubblica, anche dei portatori di interessi e delle organizzazioni della società civile, in particolare quelle che operano nel settore del clima.

Or. en

Emendamento 106
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(26 bis) Tenendo conto delle pratiche esistenti, come il calcolatore semplificato delle emissioni di gas a effetto serra dell'Agenzia statunitense per la protezione dell'ambiente[62 bis], la Commissione dovrebbe sviluppare uno strumento di calcolo semplificato per la determinazione dei dati di uscita, denominato "CountGHG4SMEs", al fine di facilitare l'attuazione del presente regolamento da parte delle PMI, limitare la complessità del calcolo e ridurre l'onere amministrativo e finanziario per le PMI.

62 bis

https://www.epa.gov/climateleadership/simplified-ghg-emissions-calculator

Or. en

Emendamento 107
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 26 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(26 ter) "CountGHG4SMEs" dovrebbe consistere in fogli di calcolo elettronici in Excel corredati di documenti di orientamento dettagliati. Tali documenti di orientamento dovrebbero contenere: una panoramica del protocollo comprensiva di informazioni sul settore, sulle fonti e sui processi che copre; uno o più approcci per determinare le emissioni di CO2 e di altri gas a effetto serra, indicazioni sulla raccolta di dati sulle attività e sulla selezione di adeguati fattori di emissione; probabili fonti di emissioni e gli ambiti in cui rientrano (specifici per un settore particolare).

Or. en

Emendamento 108
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 26 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(26 quater) La Commissione dovrebbe mettere "CountGHG4SMEs"a disposizione delle PMI gratuitamente e rendere lo strumento facilmente utilizzabile e accessibile online su una piattaforma UE specifica. Dovrebbe inoltre assicurarsi che tale strumento serva a sensibilizzare in merito all'uso di dati primari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra e a incentivare tale uso.

Or. en

Emendamento 109
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 27

Testo della Commissione	*Emendamento*
(27) Un sistema di verifica adeguatamente concepito per la conformità dei dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra comunicati sul mercato e dei relativi processi di calcolo rispetto alle prescrizioni del presente regolamento dovrebbe aumentare in modo sostanziale la fiducia nell'affidabilità e nella precisione di tali dati. I soggetti che hanno superato con successo la valutazione della conformità dovrebbero avere il diritto di ottenere una prova di conformità comunemente riconosciuta in tutta l'Unione. Se sono stati inclusi dati primari, la prova di conformità dovrebbe recarne indicazione, in particolare al fine di incentivare la raccolta e l'uso di dati primari da parte di ogni soggetto interessato dalle norme stabilite dal presente regolamento.	(27) Un sistema di verifica adeguatamente concepito per la conformità dei dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra comunicati sul mercato e dei relativi processi di calcolo rispetto alle prescrizioni del presente regolamento dovrebbe aumentare in modo sostanziale la fiducia nell'affidabilità e nella precisione di tali dati. I soggetti che hanno superato con successo la valutazione ***obbligatoria*** 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***. La quota di dati primari di ciascun tipo, disaggregati per elemento della catena di trasporto, se del caso, è indicata accanto ai dati di uscita, in quanto informazione rilevante per l'utente sull'affidabilità del calcolo***, in particolare al fine di incentivare la raccolta e l'uso di dati primari da parte di ogni soggetto interessato dalle norme stabilite dal presente regolamento.

Or. en

Emendamento 110
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) ***Gli oneri amministrativi connessi alla verifica potrebbero essere sproporzionati per le piccole imprese e***	(28) ***Per assicurare condizioni di parità***, le grandi imprese dovrebbero ***garantire*** la verifica della conformità ***da parte dei***

dovrebbero pertanto essere evitati. A tale fine, le piccole e medie imprese dovrebbero essere esentate dagli obblighi concernenti la verifica, fatto salvo il caso in cui desiderino ottenere una prova di conformità corrispondente. Inoltre, le grandi imprese dovrebbero ***tenere conto del principio di proporzionalità nel valutare la possibilità di chiedere*** la verifica della conformità ***ai*** partner della catena del valore, in particolare quando si tratta di piccole e medie imprese.	partner della catena del valore, ***offrendo loro assistenza laddove necessario e per quanto riguarda il miglioramento della qualità dei dati,*** in particolare quando si tratta di piccole e medie imprese ***a cui hanno subappaltato servizi***.

Or. en

Emendamento 111
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) Gli oneri amministrativi connessi alla verifica potrebbero essere sproporzionati per le piccole imprese e dovrebbero pertanto essere evitati. A tale fine, le piccole e medie imprese dovrebbero essere esentate dagli obblighi concernenti la verifica, fatto salvo il caso in cui desiderino ottenere una prova di conformità corrispondente***. Inoltre, le grandi imprese dovrebbero tenere conto del principio di proporzionalità nel valutare la possibilità di chiedere la verifica della conformità ai partner della catena del valore, in particolare quando si tratta di piccole e medie imprese***.	(28) Gli oneri amministrativi connessi alla verifica potrebbero essere sproporzionati per le piccole imprese e dovrebbero pertanto essere evitati. A tale fine, le piccole e medie imprese dovrebbero essere esentate dagli obblighi concernenti la verifica, fatto salvo il caso in cui desiderino ottenere una prova di conformità corrispondente ***o svolgano servizi di trasporto in qualità di subappaltatori per soggetti più grandi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento***.

Or. en

Emendamento 112
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento

Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) La Commissione dovrebbe garantire alle PMI un orientamento adeguato nell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda il calcolo vero e proprio, anche attraverso linee guida mirate. Anche i soggetti più grandi che subappaltano servizi a una PMI dovrebbero assumersi le proprie responsabilità a tale riguardo. Inoltre, al fine di ridurre al minimo eventuali oneri amministrativi aggiuntivi e introdurli gradualmente, le PMI potrebbero essere temporaneamente esonerate da alcuni aspetti, ad esempio l'utilizzo di dati primari, anche se dovrebbero continuare ad essere soggette a verifica per garantire l'affidabilità dei dati di uscita e condizioni di parità per tutti. In tal senso si potrebbe prevedere un sistema a scaglioni per l'applicabilità del presente regolamento, che si baserebbe inizialmente su un'adesione volontaria dei soggetti interessati, per poi divenire obbligatorio per tutti gli operatori di trasporto.

Or. en

Emendamento 113
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta di regolamento
Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra basata su dati primari può rivelare la quantità di carburante o di energia consumata correlata agli incarichi di clienti specifici e pertanto le emissioni possono essere

	convertite all'inverso in costo operativo. Soprattutto nel settore del trasporto di merci, ciò influisce negativamente sul potere di negoziazione delle PMI. Pertanto, non si dovrebbe consentire alle grandi imprese di richiedere ai partner della catena del valore, in particolare alle PMI, le emissioni di gas a effetto serra sulla base di dati primari.

Or. en

Emendamento 114
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Qualora la verifica delle informazioni sui dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sia organizzata conformemente a norme specifiche stabilite da altre normative dell'Unione, compreso un regolamento volto a garantire parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile e attuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, tali norme devono essere trattate in modo equivalente, purché la valutazione della verifica abbia luogo conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.	(29) Qualora la verifica delle informazioni sui dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sia organizzata conformemente a norme specifiche stabilite da altre normative dell'Unione, compreso un regolamento volto a garantire parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile e attuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ***o la contabilizzazione delle emissioni diverse dalla CO2 del trasporto aereo ai sensi del regolamento (UE) 2023/2405 ("ETS relativo al trasporto aereo") e del regolamento (UE) 2015/757 ("regolamento MRV")***, tali norme devono essere trattate in modo equivalente, purché la valutazione della verifica abbia luogo conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 115
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Qualora la verifica delle informazioni sui dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ***sia organizzata*** conformemente a norme specifiche stabilite da altre normative dell'Unione, compreso ***un*** regolamento volto a garantire parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile e ***attuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea***, tali norme devono essere trattate in modo equivalente***, purché la valutazione della verifica abbia luogo conformemente alle prescrizioni del presente regolamento***.	(29) Qualora la ***raccolta, la*** verifica ***e la distribuzione*** delle informazioni sui dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ***siano organizzate*** conformemente a norme specifiche stabilite da altre normative dell'Unione, compreso ***il*** regolamento ***(UE) 2023/2405*** volto a garantire parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile e ***che istituisce un sistema di etichettatura ambientale***, tali norme devono essere trattate in modo equivalente.

Or. en

Emendamento 116
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta di regolamento
Considerando 29 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(29 bis) Per garantire la corretta adozione e attuazione del presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero contribuire alla sua applicazione, anche istituendo un sistema di sanzioni. Le sanzioni pecuniarie dovrebbero essere proporzionate e dissuasive e tenere conto, tra l'altro, di eventuali ripetute omissioni negli obblighi di calcolo e di informazione o della fornitura di informazioni non veritiere da parte dei soggetti interessati. Gli importi minimi o massimi stabiliti non dovrebbero in alcun modo costituire incentivi al mancato rispetto del regolamento.

Emendamento 117
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Considerando 30

Testo della Commissione	*Emendamento*
(30) Affinché il presente regolamento funzioni efficientemente, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla valutazione e all'esclusione di determinati elementi della metodologia di riferimento; alla presentazione di richieste al Comitato europeo di normazione; alla definizione di norme per l'esecuzione del controllo tecnico della qualità di banche dati esterne di valori standard; all'adeguamento delle metriche per i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra; alla definizione di ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016[62]. 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.	(30) Affinché il presente regolamento funzioni efficientemente, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo ***allo sviluppo della metodologia per il calcolo delle emissioni dell'intero ciclo di vita relative alla costruzione dell'infrastruttura utilizzata dal veicolo e delle emissioni relative alla fabbricazione, alla manutenzione e al fine vita del veicolo, nonché riguardo*** alla valutazione e all'esclusione di determinati elementi della metodologia di riferimento; alla presentazione di richieste al Comitato europeo di normazione; alla definizione di norme per l'esecuzione del controllo tecnico della qualità di banche dati esterne di valori standard; all'adeguamento delle metriche per i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra; alla definizione di ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016[62]. 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.
[62] 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).	[62] 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).
	Or. en

Emendamento 118
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta di regolamento
Considerando 33

Testo della Commissione	*Emendamento*
(33) Conformemente al principio di proporzionalità, ai fini del conseguimento dell'obiettivo fondamentale di incentivare cambiamenti comportamentali tra le imprese e i clienti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra, è necessario e opportuno stabilire norme sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.	(33) Conformemente al principio di proporzionalità, ai fini del conseguimento dell'obiettivo fondamentale di incentivare ***appalti pubblici a minore impronta di carbonio e*** cambiamenti comportamentali tra le imprese e i clienti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto***, soprattutto quando vengono effettuati acquisti interamente o parzialmente con fondi pubblici,*** attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra, è necessario e opportuno stabilire norme sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.
	Or. en

Emendamento 119
Nicola Danti

Proposta di regolamento
Considerando 33 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(33 bis) Nel valutare il presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare la necessità e la fattibilità dell'inclusione di processi relativi alla fabbricazione, manutenzione e rottamazione dei veicoli, nonché delle attrezzature di trasbordo, sbarco e imbarco, nella metodologia per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. Questa inclusione mira a stabilire un approccio globale alle emissioni di gas a effetto serra basato sul ciclo di vita, in linea con l'approccio sull'impronta di carbonio totale delineato nel Libro bianco sui trasporti del 2011 e nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del dicembre 2020. Questo approccio globale richiede la contabilizzazione delle emissioni durante l'intero ciclo di vita, comprese le emissioni della catena a monte e di fine vita.

Or. en