



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 14 luglio 2023  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2023/0266(COD)**

---

---

**11821/23  
ADD 3**

**TRANS 312  
CLIMA 355  
CODEC 1370  
IA 185**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	12 luglio 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2023) 442 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2023) 442 final.

All.: SWD(2023) 442 final

Strasburgo, 11.7.2023  
SWD(2023) 442 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE  
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

[...]

*che accompagna il documento*

**Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto**

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

## Scheda di sintesi

### Valutazione d'impatto dell'iniziativa CountEmissions EU

#### A. Necessità di intervenire

##### Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?

I metodi di contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra (GES) sono utilizzati in svariati settori economici, tra cui i trasporti, al fine di generare dati sulle emissioni prodotte da attività specifiche di imprese e privati. Le imprese e i consumatori cercano maggiore trasparenza sulle modalità di organizzazione e fornitura dei servizi di trasporto e la domanda di servizi che riducono al minimo i danni climatici sta crescendo. Fornire informazioni chiare sulle emissioni di gas a effetto serra consente ai clienti di compiere scelte più efficienti e influenza le decisioni commerciali dei soggetti che forniscono servizi di trasporto sul mercato. Tuttavia al fine di confrontare più servizi di trasporto in modo equo, trasparente e significativo, i dati sulle emissioni devono essere precisi e affidabili.

Attualmente esiste un'ampia serie di norme, metodi, strumenti di calcolo e banche dati dei valori standard delle emissioni disponibili a livello tanto di UE quanto internazionale. Tali diversi strumenti producono dati disomogenei e non comparabili sulle emissioni di gas a effetto serra che creano confusione, tanto per il settore quanto per i singoli individui, ostacolando la capacità degli utenti di compiere scelte di trasporto informate e di prendere decisioni aziendali. Inoltre gli organizzatori e gli operatori dei servizi di trasporto non sono sufficientemente incentivati a calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dei loro servizi e gli utenti non dispongono di informazioni precise. Ciò è dovuto alla riluttanza a rivelare informazioni commercialmente sensibili, alla complessità percepita e ai costi per quantificare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra a livello dei servizi di trasporto, nonché alla mancanza di fiducia nei dati sulle emissioni condivisi sul mercato.

##### Quali sono gli obiettivi da conseguire?

La presente iniziativa mira a superare gli ostacoli posti alla fornitura di una contabilizzazione chiara e armonizzata delle emissioni di gas a effetto serra e alla sua diffusione sul mercato dei trasporti, creando un quadro comune e norme specifiche. Tale quadro incoraggerà il cambiamento dei comportamenti tra le imprese e i clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e rendere più efficienti i servizi di trasporto.

Da un lato, l'obiettivo dell'iniziativa è garantire che i dati sulle emissioni di gas a effetto serra siano comparabili, fornendo agli operatori e agli utenti un metodo di riferimento comune e una serie armonizzata di dati di ingresso. Dall'altro, mira a incoraggiare la diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto nelle pratiche commerciali fornendo strumenti di calcolo affidabili, un sistema di verifica comune e orientamenti su come utilizzare il quadro.

##### Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?

Istituendo norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, l'iniziativa incoraggia le imprese a calcolare le emissioni e offre l'opportunità di allineamento dei dati sui gas a effetto serra in tutti i modi di trasporto e nelle reti nazionali. Questo livello di armonizzazione, che riguarda principalmente le scelte metodologiche, i dati di ingresso e le norme comuni per la verifica, non può essere conseguito efficacemente con azioni intraprese dai singoli Stati membri.

L'iniziativa CountEmissions EU è concepita per fungere da fattore abilitante per la comunità dei trasporti per agevolare la transizione verde. Garantendo una maggiore trasparenza sulle prestazioni in termini di emissioni dei servizi di trasporto e sostenendo l'uso da parte dei consumatori di dati sulle emissioni di gas a effetto serra per compiere scelte specifiche in materia di trasporti, l'iniziativa in questione contribuirà a creare incentivi a utilizzare soluzioni più sostenibili e a innovare sulla rete europea dei trasporti.

#### B. Soluzioni

##### Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, indicare i motivi.

Nel contesto di una valutazione d'impatto la Commissione ha valutato sei opzioni strategiche. Tutte le opzioni propongono soluzioni ai problemi individuati, ma variano in termini di portata delle azioni previste a livello di UE:

- l'opzione 1 comprende una metodologia di calcolo completa basata sulla norma ISO 14083<sup>1</sup>, un sistema centralizzato per i dati di ingresso e un unico strumento di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra creato a livello di UE. Propone inoltre una verifica obbligatoria e propone di rendere il quadro applicabile a tutti i soggetti coinvolti nei servizi di trasporto;
- l'opzione 2 comprende una metodologia più favorevole fornita dalla norma ISO 14083 globale<sup>2</sup>, accompagnata da norme di applicabilità e verifica pienamente volontarie. Come l'opzione 1, l'opzione 2 comprende anche dati centralizzate per i dati di ingresso e un unico strumento di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra;
- le opzioni 3, 4 e 5 presentano una caratteristica di adesione vincolante da utilizzare nel contesto dell'iniziativa CountEmissions EU, il che significa che il quadro comune si applica soltanto ai soggetti che scelgono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra relative ai servizi di trasporto. Tali opzioni adottano inoltre un approccio semicentralizzato ai dati affinché, nel rispetto di determinate condizioni, si possano utilizzare anche dati esterne di dati di ingresso (fatta eccezione per l'opzione 5 che prevede anche dati dell'UE interamente centralizzate) e concedono flessibilità consentendo a terzi di fornire strumenti di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. Tali opzioni differiscono in termini di scelta metodologica, ossia la norma ISO 14083 aggiornata per l'opzione 3, la norma ISO 14083 completa per l'opzione 4 e le regole di categoria relative all'impronta ambientale di prodotto<sup>3</sup> per l'opzione 5;
- l'opzione 6 comprende una serie di misure strategiche pressoché identiche a quelle dell'opzione 4, eccetto per il fatto che il regolamento sarebbe obbligatorio per tutti i soggetti coinvolti nella fornitura o nell'organizzazione di servizi di trasporto.

Tutte le opzioni prevedono un aumento della diffusione della contabilizzazione delle emissioni rispetto allo scenario di base.

A seguito della valutazione, la Commissione ha individuato l'opzione 4 come l'opzione prescelta in quanto rappresenta il miglior equilibrio tra gli obiettivi da conseguire e i costi complessivi.

#### **Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?**

I portatori di interessi hanno sostenuto ampiamente la pertinenza dei problemi individuati e hanno espresso consenso in merito agli obiettivi. Hanno fornito un contributo utile per il calcolo dello scenario di base per la diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra e hanno contribuito allo sviluppo e alla valutazione delle misure e delle opzioni strategiche pertinenti. In risposta alla domanda concernente una metodologia di riferimento comune per il calcolo delle emissioni, la maggior parte dei portatori di interessi ha fatto riferimento ad approcci di contabilizzazione dei gas a effetto serra esistenti o emergenti, in particolare quelli aventi un ambito di applicazione globale per il calcolo delle emissioni.

Per quanto concerne i dati di ingresso, i portatori di interessi hanno suggerito che l'UE dovrebbe promuovere l'uso di dati primari e creare un ambiente comune di valori standard da utilizzare qualora tali dati non siano disponibili o accessibili. Hanno inoltre espresso la necessità di orientamenti armonizzati sulle modalità di attuazione del quadro in segmenti specifici del settore dei trasporti, al fine di garantirne una comprensione uniforme in vari segmenti della catena di trasporto. I partecipanti hanno ribadito la necessità di un sistema dedicato per la verifica dei dati sulle emissioni e dei processi di calcolo, anche se i portatori di interessi, in particolare le piccole e medie imprese, hanno espresso riserve in merito agli oneri e ai costi amministrativi associati. Per quanto concerne l'applicabilità, sebbene alcuni portatori di interessi abbiano riscontrato che un requisito obbligatorio sarebbe il più efficace per creare parità di condizioni, nel complesso hanno ritenuto che l'approccio di adesione (*opt-*

<sup>1</sup> Che prevede l'utilizzo della metodologia fornita dalla norma ISO 14083 (basata sulle emissioni di gas a effetto serra "dal pozzo alla ruota" derivanti tanto dall'uso dei veicoli quanto dall'approvvigionamento di energia ai veicoli) con componenti aggiuntive e una maggiore precisione.

<sup>2</sup> La norma ISO 14083 è stata recepita nell'aprile del 2023 con la norma europea EN ISO 14083 dal Comitato europeo di normazione. La presente iniziativa fa riferimento alla versione europea della norma.

<sup>3</sup> Regole che valutano l'intero ciclo di vita delle emissioni di gas a effetto serra generate dalla produzione, dalla distribuzione, dall'uso e dallo smantellamento dei veicoli.

*in*) fosse quello maggiormente fattibile ed efficiente.

Gli Stati membri hanno fornito un riscontro limitato alla consultazione, ma dalle risposte pervenute è emerso un sostegno generale alla logica e agli obiettivi dell'iniziativa.

### **C. Impatto dell'opzione prescelta**

#### **Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?**

I benefici diretti comprendono una riduzione dei costi totali dell'energia pari a 2,4 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espressi a prezzi correnti nel periodo 2025-2050. Si stima inoltre che questa iniziativa determini una riduzione dei costi esterni delle emissioni di gas a effetto serra (674 milioni di EUR) e delle emissioni che causano inquinamento atmosferico (163,5 milioni di EUR) nonché riduzioni degli incidenti stradali (47 milioni di EUR). I benefici complessivi dell'opzione prescelta ammonterebbero pertanto a 3,9 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, mentre i benefici netti ammonterebbero a 2,4 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base, espressi a prezzi correnti nel periodo 2025-2050.

Tali impatti sono dovuti principalmente a cambiamenti comportamentali volti ad incrementare il ricorso a metodi di trasporto più sostenibili e a ottimizzare i viaggi.

#### **Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?**

I costi dell'opzione prescelta sono stimati a 1,5 miliardi di EUR in aggiunta ai costi dello scenario di base nel periodo 2025-2050 (valore attuale netto, con un tasso di attualizzazione del 3 %).

I costi aggiuntivi dell'opzione prescelta saranno principalmente a carico delle imprese coinvolte nei servizi di trasporto che optano per quantificare e condividere i dati sulle emissioni di gas a effetto serra o che sono tenuti altrimenti a procedere in tal senso. Una quota importante dei costi totali riguarda l'avvio dell'uso e il cambio di metodologia nonché la gestione della metodologia di riferimento comune (norma ISO 14083). Sebbene i costi unitari delle attività di verifica e degli strumenti di calcolo siano inferiori ai corrispondenti costi dello scenario di base, essi comporteranno costi aggiuntivi anche in ragione della maggiore diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti.

L'Agenzia europea dell'ambiente dovrà sostenere costi per la creazione e la manutenzione delle banche dati dell'UE necessarie per questa iniziativa e per lo svolgimento di controlli della qualità delle banche dati esterne, come richiesto per integrare tali banche dati esterne nel quadro armonizzato di contabilizzazione delle emissioni.

Altri portatori di interessi (associazioni di settore/delle imprese, istituti nazionali di statistica, organismi nazionali di accreditamento, sviluppatori di strumenti di calcolo) sosterranno costi comparativamente inferiori.

#### **Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?**

L'opzione strategica prescelta dovrebbe ridurre gli ostacoli che impediscono alle piccole e medie imprese di contabilizzare le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, in particolare fornendo una metodologia unica, un quadro comune di dati di ingresso e orientamenti per armonizzare l'attuazione dell'iniziativa sul mercato. Il carattere quasi volontario dell'iniziativa e l'esenzione dall'obbligo di verificare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra e i processi di calcolo eviteranno impatti economici negativi sulle piccole e medie imprese, in particolare in termini di costi e oneri amministrativi.

Poiché le piccole e medie imprese rappresentano la grande maggioranza degli organismi interessati dal presente regolamento, si prevede che beneficeranno della maggior parte dei benefici totali derivanti dai minori costi energetici stimati nell'ambito dell'opzione prescelta, pari a 2,3 miliardi di EUR. I costi totali per le piccole e medie imprese sono stimati a 1,4 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base. Entrambi i dati sono espressi a prezzi correnti nel periodo 2025-2050.

Si prevede pertanto che la presente iniziativa genererà benefici netti complessivi per le piccole e medie imprese stimati a 0,9 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base nel periodo 2025-2050.

#### **L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?**

La maggior parte degli organismi nazionali di accreditamento e degli istituti statistici che sarebbero

interessati dal presente regolamento si avvale di finanziamenti statali. Poiché si prevede che essi sosterranno soltanto una quota molto esigua dei costi associati all'attuazione dell'iniziativa, si prevede che essa avrà un impatto molto limitato sui bilanci nazionali.

**Sono previsti altri impatti significativi?**

L'opzione prescelta consentirà di risparmiare 5,6 milioni di tonnellate di emissioni di gas a effetto serra rispetto allo scenario di base nel periodo 2025-2050. Ciò è dovuto principalmente a cambiamenti comportamentali volti a fare maggiormente ricorso a opzioni di trasporto più sostenibili e a cambiamenti volti a ottimizzare i viaggi. Si prevede inoltre che genererà impatti positivi sulla qualità dell'aria, sulla competitività, sull'innovazione, sul funzionamento del mercato interno e sulla digitalizzazione del settore dei trasporti.

**Proporzionalità**

L'opzione prescelta offre la serie più equilibrata di misure per conseguire l'obiettivo strategico generale. Prevede l'uso della norma ISO 14083, consente a terzi di essere coinvolti nella fornitura di dati di ingresso e strumenti di calcolo e stabilisce prescrizioni proporzionali per la verifica dei dati (esentando le piccole e medie imprese). Inoltre, consentendo agli utenti di scegliere di aderire all'iniziativa applicando il quadro armonizzato, limita le prescrizioni vincolanti ai soggetti che scelgono di quantificare e condividere i dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, creando nel contempo parità di condizioni per la contabilizzazione delle emissioni e rendendo i dati sulle emissioni più comparabili tra i diversi modi e segmenti di trasporto.

**D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

Il regolamento sarà valutato cinque anni dopo l'inizio della sua applicazione, ossia dopo l'adozione della proposta e del diritto derivato che stabilisce norme dettagliate.