



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 6 febbraio 2019  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2019/0017(COD)**

---

---

**6117/19  
ADD 3**

**CLIMA 40  
ENV 111  
MAR 25  
MI 115  
ONU 8  
CODEC 310  
IA 38**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	4 febbraio 2019
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2019) 11 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) P2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2019) 11 final.

---

All.: SWD(2019) 11 final



Bruxelles, 4.2.2019  
SWD(2019) 11 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
che modifica il regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema  
globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi**

{COM(2019) 38 final} - {SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final}

<b>Scheda di sintesi</b>
<b>A. Necessità di agire</b>
<b>Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?</b>
A norma dell'articolo 22 del regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di CO <sub>2</sub> generate dal trasporto marittimo ("regolamento MRV dell'UE"), la Commissione propone di modificare il regolamento stesso per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi definito dall'IMO.
<b>Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?</b>
L'obiettivo è agevolare l'attuazione armoniosa dei due sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica, salvaguardando gli obiettivi del sistema dell'UE, ossia mantenendo la raccolta di dati solidi e attendibili sulle emissioni di CO <sub>2</sub> a livello di singole navi per incentivare la diffusione di soluzioni di efficienza energetica e influire sulla definizione delle decisioni politiche future.
<b>Qual è il valore aggiunto di un'azione a livello dell'UE?</b>
Mantenendo un insieme unico di obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica a livello di Unione, l'azione proposta assicurerà la comparabilità e l'attendibilità continuative dei dati sulle emissioni di CO <sub>2</sub> delle navi.
<b>B. Soluzioni</b>
<b>Quali opzioni, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?</b>
L'ipotesi di adeguare la governance e la comunicazione dei dati sulle emissioni di CO <sub>2</sub> è stata scartata sin dall'inizio per preservare gli obiettivi del regolamento MRV dell'UE; sono state esaminate tre altre opzioni. L'opzione 1 rispecchia la situazione senza interventi. L'opzione 2 esamina diversi scenari di semplificazione per ridurre gli oneri amministrativi e salvaguardare gli obiettivi del regolamento MRV dell'UE. L'opzione 3 equivale alla completa armonizzazione tecnica dei due sistemi.
L'opzione preferita è la 2, che semplifica i due sistemi in termini di definizioni, parametri di monitoraggio, piani di monitoraggio e modelli per ridurre gli oneri amministrativi, senza tuttavia modificare la governance, l'ambito di applicazione, la verifica, la trasparenza e gli obblighi di comunicazione delle emissioni di CO <sub>2</sub> , al fine di preservare gli obiettivi del regolamento MRV dell'UE.
<b>Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?</b>
L'opzione 2 è in linea con le priorità espresse dalla maggioranza dei portatori di interessi che hanno partecipato alla consultazione pubblica online e hanno sottolineato la necessità di allineare gli aspetti tecnici. Al tempo stesso, mantenere l'approccio dell'UE su verifica e trasparenza è in linea con la posizione della società civile, del mondo accademico, dei cittadini e degli Stati membri.
<b>C. Impatto dell'opzione prescelta</b>
<b>Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se esiste, altrimenti delle opzioni principali)?</b>
L'opzione prescelta mantiene i vantaggi del regolamento MRV dell'UE in termini d'impatto ambientale, sociale ed economico e riduce gli oneri amministrativi delle imprese.
Semplificando alcuni aspetti dei due sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica, l'opzione prescelta riduce gli oneri amministrativi e i relativi costi delle navi che devono riferire nell'ambito di entrambi i sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica.
<b>Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?</b>
Mentre le imprese soggette a entrambi i sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica godranno della riduzione degli oneri amministrativi, per circa il 99 % delle PMI del trasporto marittimo la situazione resterà invariata, in quanto le navi di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate sono escluse dall'ambito di applicazione del regolamento MRV dell'UE.
<b>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?</b>
Non vi sarà alcun impatto significativo sui bilanci o sulle amministrazioni nazionali, in quanto sistema del

regolamento MRV dell'UE è già predisposto. È tuttavia possibile un contributo per gli obblighi di comunicazione degli Stati di bandiera.

**Sono previsti altri effetti significativi?**

Nessuno rilevato.

**D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

È previsto un monitoraggio periodico tramite raccolta d'informazioni su una serie di indicatori che gli Stati membri devono fornire ogni due anni.