



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 2 giugno 2017
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0111 (COD)**

9939/17
ADD 3

CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2017) 189 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 concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 189 final.

All.: SWD(2017) 189 final



Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 189 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

concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

{COM(2017) 279 final}

{SWD(2017) 188 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO ₂ dei veicoli pesanti nuovi
A. Necessità di intervento
Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?
Le emissioni di anidride carbonica (CO ₂) e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'UE non sono finora stati monitorati né comunicati. Questa lacuna nelle informazioni determina: 1) opportunità perse per l'elaborazione di politiche volte a ridurre le spese di carburante per gli operatori dei trasporti, in gran parte PMI; 2) una maggiore concorrenza per i costruttori di autoveicoli; 3) criticità legate alle emissioni di gas a effetto serra del settore dei veicoli pesanti rispetto al loro contributo al raggiungimento degli obiettivi dell'UE per questi gas.
Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?
Il monitoraggio e la comunicazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO ₂ specifici dei veicoli pesanti risolverebbero le carenze del mercato aumentando la trasparenza e colmando le lacune a livello di informazioni grazie a dati solidi e comparabili. Ciò consentirebbe di prendere decisioni informate al momento di procedere a un acquisto e stimolerebbe la competitività e lo sviluppo di politiche razionali, promuovendo in tal modo la diffusione di veicoli a basso consumo.
Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE?
La presenza di molti sistemi di monitoraggio nazionali si tradurrebbe in una mancanza di comparabilità e di completezza dei dati con una conseguente frammentazione e una perdita di trasparenza del mercato dell'UE. Una banca dati comune, invece, renderebbe disponibili i dati di monitoraggio agli acquirenti e ai responsabili politici sia a livello nazionale sia a livello dell'UE.
B. Soluzioni
Quali opzioni strategiche, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?
Con l'entrata in vigore del regolamento sulla certificazione, le emissioni di CO ₂ e il consumo di carburante di tutti gli autocarri nuovi dovranno essere calcolati con lo strumento di simulazione VECTO. Sono state prese in considerazione opzioni riguardo a come e se questi dati devono essere monitorati e comunicati a livello UE. Lo scenario di base consiste nel non intraprendere alcuna azione a livello dell'UE. Le opzioni legislative considerate sono: 1) obblighi di comunicazione incombenti alle autorità nazionali; 2) obblighi di comunicazione incombenti ai costruttori e 3) obblighi di comunicazione condivisi, incombenti alle autorità nazionali e ai costruttori.
L'opzione prescelta è la 3: è la più efficace, in particolare perché garantisce il flusso digitale delle informazioni e la copertura dei dati a livello sia nazionale sia dell'UE, con un costo amministrativo modesto.
Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?
Le organizzazioni professionali, le imprese private, le organizzazioni della società civile e le autorità pubbliche hanno suddiviso il loro sostegno tra le opzioni 1 e 3. L'opzione 3 è inoltre preferita da individui e organizzazioni internazionali ed è sostenuta dalla maggioranza dei portatori di interessi. L'opzione 2 è sostenuta da alcune organizzazioni professionali.
C. Impatto dell'opzione preferita

Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?

Si tratta di un'opzione che può in tutta probabilità stimolare la concorrenza per la produzione di veicoli più efficienti dal punto di vista energetico e incentivare l'innovazione. Si prevede che gli effetti di un trasporto merci più efficiente sotto il profilo energetico si diffondano, almeno in parte, nella maggior parte dei settori dell'economia dell'UE: minori costi di esercizio nei trasporti comporterebbero prezzi di trasporto inferiori, riducendo in tal modo i costi in altri settori e, in ultima analisi, andando a beneficio dei consumatori dell'UE.

L'occupazione dovrebbe trarne vantaggio a medio/lungo termine.

Il miglioramento progressivo dell'efficienza dei veicoli acquistati dovrebbe tradursi in una riduzione delle emissioni di CO₂. Per le altre emissioni, invece, sono prevedibili riduzioni ma solo trascurabili.

Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?

I soli costi economici sono i costi amministrativi: si presume siano trascurabili, circa 1 EUR per veicolo.

Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?

La maggior parte delle imprese di trasporto dell'UE sono PMI il cui parco comprende solo pochi veicoli. Si prevede che trarranno beneficio dal monitoraggio. Una maggiore trasparenza circa il consumo di carburante dei veicoli pesanti consentirebbe di prendere decisioni più informate al momento di procedere a un acquisto, per garantire risparmi di carburante.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?

Tralasciando le spese amministrative, pari a circa 3,500 EUR all'anno, gli Stati membri dovrebbero beneficiare della disponibilità di dati di monitoraggio dei veicoli pesanti per elaborare politiche volte a promuovere la riduzione delle emissioni, ad esempio attraverso imposizioni fiscali o incentivi specifici, in particolare utilizzando regimi di tariffazione stradale e appalti pubblici.

Sono previsti altri effetti significativi?

Gli effetti a medio e lungo termine sulla competitività e a livello internazionale dovrebbero essere positivi.

D. Tappe successive

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

Dopo un periodo di applicazione di 5 anni.