



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 7 ottobre 2014
(OR. en)

14009/14
ADD 2

CLIMA 90
ENV 814
ENER 424
TRANS 465
ENT 218
IA 7

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	7 ottobre 2014
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2014) 295 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO sui metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi dell'articolo 7 bis della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel che accompagna il documento DIRETTIVA .../.../UE DEL CONSIGLIO che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2014) 295 final.

All.: SWD(2014) 295 final

Bruxelles, 6.10.2014
SWD(2014) 295 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

sui metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi dell'articolo 7 *bis* della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel

che accompagna il documento

DIRETTIVA ../.../UE DEL CONSIGLIO

che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel

{COM(2014) 617 final}
{SWD(2014) 296 final}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

sui metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi dell'articolo 7 *bis* della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel

che accompagna il documento

DIRETTIVA/.../UE DEL CONSIGLIO

che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel

1. INTRODUZIONE

Nel 2009 la direttiva sulla qualità dei combustibili¹ ha introdotto l'obbligo per i fornitori di questi ultimi di ridurre del 6% l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita di tutti i combustibili destinati ai veicoli stradali (e alle macchine mobili non stradali) entro il 2020. Per ottemperare a tale obbligo i fornitori devono comunicare e contabilizzare le emissioni di gas a effetto serra associate ai combustibili da loro forniti. È stato deciso di sviluppare la metodologia di calcolo dell'intensità di gas a effetto serra durante il ciclo di vita dei combustibili di origine non biologica attraverso la procedura di comitatologia². Una metodologia per il calcolo dell'intensità di gas a effetto serra durante il ciclo di vita dei biocarburanti è già prevista nella direttiva sulla qualità dei combustibili.

In questo contesto, nel corso del 2011 e del 2012 un progetto³ di misura di esecuzione è stato discusso dal comitato per la qualità dei carburanti e dagli Stati membri, traducendosi in una votazione che non ha espresso alcun parere. In conformità delle disposizioni della decisione di comitatologia, la Commissione è ora costretta a presentare una proposta al Consiglio. La presente valutazione d'impatto sostiene tale proposta.

2. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

Ai sensi dell'articolo 7 *bis* della direttiva sulla qualità dei combustibili, i fornitori devono comunicare annualmente alle autorità degli Stati membri il volume totale di ciascun tipo di combustibile o energia forniti, indicandone l'origine e il luogo di acquisto, e le loro emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia. Il meccanismo di comunicazione è volto a garantire sia la precisione, in relazione alle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra che devono essere ottenute, sia la comunicazione di dati riguardanti l'effettiva intensità media delle emissioni di gas a effetto serra dei diversi combustibili consumati nell'UE, al fine di aggiornare il valore del carburante fossile di riferimento che quantifica le riduzioni di gas a effetto serra ottenute tramite i biocarburanti.

Per sviluppare tale metodologia è possibile utilizzare una serie di varianti, a seconda del livello di disaggregazione utilizzato (ad esempio: prodotto, materia prima o partita) e del fatto che sia permesso il calcolo effettivo delle emissioni di gas a effetto serra e/o venga autorizzato l'uso dei valori standard. Le diverse possibili metodologie impongono all'industria oneri diversi, in funzione della loro complessità, dando infine origine a diversi segnali di prezzo capaci di influenzare il mix di combustibili finali e le relative azioni di attenuazione ad essi associate.

La presente valutazione d'impatto si prefigge di esaminare l'adeguatezza delle opzioni proposte per sviluppare la metodologia in questione e i relativi impatti ambientali, economici e sociali. Nel 2012, a sostegno della sua analisi, la Commissione ha dato incarico di svolgere uno studio esterno⁴ i cui risultati provvisori sono stati discussi con i portatori di interesse nel dicembre 2012 e nell'aprile 2013⁵.

¹ Direttiva 98/70/CE.

² Direttiva 2009/30/CE, articolo 7 *bis*, paragrafo 5.

³ Allegati III e IV della proposta attuale:

<http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.documentdetail&XOvfOQKYHt67n10gDR9EQ0pDU4MfDGIJHglKuEmrBsRhxbx1TISJ2Mfg5DtxY23N>

⁴ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6893ba02-aaed-40a7-bf0d-f5affc85a619>

⁵ <https://circabc.europa.eu/w/browse/ced1b370-4443-49ef-839f-fa4a8b55a550>

<https://circabc.europa.eu/w/browse/9ee501ad-fdfe-4975-80d4-477557384644>

3. SUSSIDIARIETÀ

L'obbligo per i fornitori di ridurre entro il 2020 del 6% l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili utilizzati dai veicoli stradali (e nelle macchine mobili non stradali) è stato introdotto con l'adozione della direttiva sulla qualità dei combustibili.

4. OBIETTIVI STRATEGICI

La metodologia prescelta deve rispondere all'obiettivo generale della direttiva sulla qualità dei combustibili:

garantire che l'intensità di gas serra dei combustibili utilizzati per i trasporti stradali sia accuratamente misurata e ridotta di almeno il 6% rispetto al 2010.

Ciò, tenendo presente il seguente obiettivo specifico:

stabilire una metodologia adeguata affinché i fornitori possano stimare e comunicare con precisione i volumi, l'origine, il luogo di acquisto e le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili da essi forniti.

Nonché gli obiettivi operativi indicati di seguito:

stabilire una metodologia destinata ai fornitori di combustibili che consenta loro di comunicare nel modo più preciso possibile le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dell'energia e dei combustibili da essi forniti diversi dai biocarburanti, con riguardo a tutte le fasi rilevanti inclusa l'estrazione, le modifiche della destinazione dei suoli, il trasporto e la distribuzione, la trasformazione e la combustione, a prescindere dal luogo in cui le emissioni sono rilasciate;

garantire che la metodologia produca un valore quanto più preciso possibile per il carburante fossile di riferimento;

garantire che la metodologia per la comunicazione sia quanto più coerente possibile con quella già stabilita nella normativa per i biocarburanti;

garantire che tale metodologia consenta agli Stati membri di verificare l'osservanza degli obblighi incombenti ai fornitori di combustibili, in modo che ciò non comporti un livello inaccettabile di oneri amministrativi né per i fornitori né per le autorità competenti.

5. OPZIONI STRATEGICHE

Le opzioni prese in considerazione nella valutazione d'impatto sono descritte in appresso.

Opzioni/varianti	Descrizione
A) Nessuna metodologia	Non viene proposta nessuna metodologia e, di conseguenza, gli Stati membri non saranno in grado di attuare la direttiva sulla qualità dei combustibili. In questo caso, la Commissione omette di agire: questa opzione è dunque scartata senza ulteriori analisi.
B) Valori standard delle emissioni di gas a effetto serra per tipo di carburante	Questo approccio rappresenta il modo più semplice di adempiere agli obblighi di comunicazione; richiede che venga sviluppato un valore medio standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra per i quattro principali tipi di combustibili consumati nell'UE (benzina, diesel/gasolio, gas di petrolio liquefatto e gas naturale compresso). L'approccio non distingue tra i fornitori in base alle materie prime incluse nel loro mix di combustibili, poiché esse sono integrate nella media dell'UE (opzione B1) o dello Stato membro (opzione B2). Dato che, in contrasto con l'obiettivo della direttiva sulla qualità dei combustibili, l'opzione B2

	<p>comporta ostacoli per il mercato interno (perché ai fornitori di combustibili sarebbero applicabili prescrizioni diverse in funzione dello Stato membro al quale il combustibile viene fornito), questa opzione è stata scartata e solo l'opzione B1 è stata ulteriormente valutata.</p> <p>L'opzione B1 è la favorita dell'industria petrolifera (che include le major del petrolio, gli indipendenti e gli operatori commerciali), di alcuni paesi esportatori di petrolio e di taluni Stati membri.</p>
C) Valori standard delle emissioni di gas a effetto serra per tipo di materia prima	<p>Nel quadro di questa opzione, l'intensità di gas serra di tutte le materie prime utilizzate nell'UE sarebbe comunicata separatamente mediante l'uso di valori standard medi (benzina e gasolio/diesel ricavati dal petrolio, bitumi naturali, scisti bituminosi, liquido da carbone, combustibili gassosi ed energia elettrica, ecc.). Pertanto, verrebbero comunicate le differenze esistenti tra fornitori conformemente alle materie prime incluse nel loro mix energetico. Detta metodologia imporrebbe ai fornitori di raccogliere più informazioni rispetto ai livelli attuali e comporterebbe obblighi supplementari per rintracciarle lungo tutta la catena di approvvigionamento.</p> <p>L'opzione C è stata presentata agli Stati membri nell'ottobre 2011 ed è quella preferita dalle ONG ambientaliste e da alcuni Stati membri.</p>
D) Valori standard delle emissioni di gas a effetto serra per tipo di materia prima oppure valori effettivi delle emissioni di gas a effetto serra	<p>Nell'ambito di questa opzione, la conformità dei fornitori si baserebbe sull'impatto delle emissioni di gas a effetto serra di tutte le materie prime utilizzate nell'Unione europea (ad esempio: benzina e gasolio/diesel ricavati dal petrolio, bitumi naturali, scisti bituminosi, liquido da carbone, combustibili gassosi ed energia elettrica, ecc.). I fornitori comunicerebbero dei valori standard basati sulla media delle intensità delle emissioni di gas a effetto serra (opzione D1) oppure dei valori prudenti, superiori alla media (opzione D2). In entrambi i casi sarebbe necessario comunicare l'origine delle materie prime dei combustibili fossili. In alternativa, i fornitori possono scegliere di fornire i valori effettivi. Questa opzione comporta gli stessi obblighi dell'opzione C per la raccolta dei dati e la tracciabilità, lo stesso sforzo che caratterizza l'opzione B1 per quanto riguarda l'osservanza, nonché ulteriori sforzi per quei fornitori che scelgono di comunicare i valori effettivi.</p> <p>Le ONG ambientaliste insieme ai portatori di interesse dei settori della bioenergia e dell'agricoltura prediligono le opzioni D1 e D2, in quanto si tratta della metodologia applicata per i biocarburanti.</p>
E) Valori effettivi delle emissioni di gas a effetto serra	<p>Questa opzione richiede il calcolo e la comunicazione da parte dei fornitori delle stime delle emissioni di gas a effetto serra a monte per singole partite di carburante (ad es.: livello del campo, denominazione commerciale, <i>Marketable Crude Oil Name</i>, ecc.). Essa fornirebbe la comunicazione più accurata dell'intensità dei gas serra dei combustibili consumati nell'UE, ma si tratta anche dell'opzione più complessa in quanto i fornitori dovrebbero comunicare i loro propri valori e i dati sono attualmente insufficienti.</p> <p>L'opzione E non è sostenuta da alcun gruppo specifico tra i portatori di interesse, benché sia considerata come la più corretta da alcuni Stati membri e da alcuni paesi terzi esportatori di petrolio in quanto si basa sulla completa differenziazione di tutti i combustibili.</p>

6. VALUTAZIONE DELLE OPZIONI STRATEGICHE

Questa sintesi presenta le opzioni in termini di efficacia per il raggiungimento degli obiettivi fondamentali, nonché relativamente a ciò che implicano in termini dei più ampi impatti ambientali, sociali ed economici.

6.1. Efficacia

L'opzione E è la più efficace per la comunicazione dell'intensità delle emissioni di gas serra dei combustibili a livello dell'UE e a livello dei fornitori, in quanto impone a tutti i fornitori di combustibili di comunicare i valori effettivi. In compenso, i dati disaggregati potrebbero non essere disponibili per tutti i tipi di combustibili e per tutti i fornitori; si tratta inoltre dell'opzione più complessa dal punto di vista della verifica e comporta il maggiore rischio di frode.

L'opzione C è la seconda in termini di precisione per la segnalazione dell'intensità delle emissioni di gas serra a livello dell'UE e dei fornitori, in quanto la disaggregazione dei combustibili a livello di materie prime già coglie la maggior parte delle differenze tra i combustibili - in funzione della loro intensità di emissione di gas a effetto serra. Questa metodologia richiede ai fornitori di combustibili di raccogliere maggiori informazioni nonché di compiere ulteriori sforzi per rintracciarle lungo la filiera, inoltre richiederebbe una verifica di livello mediamente complesso da parte degli Stati membri.

Al terzo posto in ordine di precisione si trovano le opzioni D1 e D2. Si tratta di opzioni che offrono un livello modesto di precisione nella comunicazione dell'intensità delle emissioni di gas serra a livello di fornitore, per ragioni analoghe a quelle riportate per l'opzione B1. Tuttavia, nel caso dell'opzione D1, dato che solo i fornitori caratterizzati da una minore intensità di emissioni di gas serra rispetto alla media dell'UE sarebbero incoraggiati a comunicare i valori effettivi, **le emissioni medie dell'UE riportate potrebbero risultare sottostimate** fino a 1 punto percentuale in relazione all'obiettivo generale del 6%. Tale effetto potrebbe comparire mitigato nell'opzione D2 in quanto un valore standard prudente incoraggerebbe anche i fornitori di combustibili caratterizzati da emissioni più elevate rispetto alla media a comunicare i valori effettivi. Questa metodologia richiede effettivamente ai fornitori di combustibili di raccogliere maggiori informazioni nonché di compiere ulteriori sforzi per rintracciarle lungo la filiera, inoltre richiederebbe una verifica complessa da parte degli Stati membri. Le modalità sarebbero anche più complesse per i fornitori che sceglieranno di fornire valori effettivi.

La soluzione più semplice e meno costosa è rappresentata dall'opzione B1 (valori standard medi per tipo di combustibile). Tuttavia, si tratta anche dell'opzione meno precisa in quanto gli obblighi di comunicazione basati sulle medie non riflettono le variazioni di intensità delle emissioni di gas a effetto serra né tra le diverse categorie di materie prime (combustibili non convenzionali rispetto a combustibili convenzionali) né all'interno di una categoria (combustibili tradizionali a maggiore intensità rispetto a combustibili tradizionali a minore intensità). Sebbene questa opzione presenti alcuni rischi sia per la precisione in merito alle emissioni medie dell'UE comunicate sia per lo sviluppo dei valori del carburante fossile di riferimento (poiché non vengono raccolte informazioni di mercato), essa consentirebbe agli Stati membri di verificare la conformità nel modo più semplice possibile riducendo al minimo le possibilità di frodi, tramite l'attuazione di una metodologia la cui complessità amministrativa è la minore tra quelle proposte.

Per quanto riguarda la coerenza politica rispetto ai biocarburanti, l'opzione D2 risulterebbe la più coerente, mentre la D1 e la C sarebbero parzialmente coerenti con la metodologia dei biocarburanti. Inoltre, l'opzione E risulterebbe più onerosa per i fornitori di combustibili. L'opzione B1 sarebbe chiaramente meno gravosa.

6.2. Impatti ambientali

La produzione di combustibili può avere un impatto negativo sull'ambiente, a causa sia delle attività a monte e a valle - che possono ripercuotersi negativamente sulla qualità dell'aria e sulla biodiversità - sia del consumo di ingenti quantità di risorse, in particolare per le fonti

fossili non convenzionali. Sebbene tutte le opzioni generino alcuni effetti positivi sull'ambiente rispetto a uno scenario invariato, i maggiori benefici derivano dall'opzione C, perché vi è una più significativa riduzione nel consumo di risorse più intensive e più inquinanti da fonti non convenzionali.

6.3. Impatti sociali ed economici

6.3.1. Costi amministrativi

I minori oneri amministrativi, quantificati in 3 milioni di EUR l'anno, sono stati stimati per l'opzione B, dal momento che si tratta di quella che comporta il meccanismo più semplice di comunicazione e verifica. Un più elevato grado medio di complessità fa lievitare gli oneri fino a 15, 23, da 23 a 31 e 31 milioni di EUR l'anno, rispettivamente, per le opzioni C, D1, D2 ed E. Si tratta di costi contenuti per tutte le opzioni, che rientrano in una scala che va da 0,001 centesimi a 0,01 centesimi di EUR al litro.

6.3.2. Costi di adeguamento alla normativa

Una volta presi in considerazione i livelli di elettricità rinnovabile e di biocarburanti necessari per adeguarsi alla direttiva sulle energie rinnovabili, la maggior parte dell'ulteriore riduzione dei livelli carbonio richiesta dalla direttiva sulla qualità dei combustibili è conseguibile grazie a scelte che compaiono in tutte le opzioni, vale a dire un'ulteriore riduzione delle emissioni a monte e un'ulteriore miscelazione dei biocarburanti; i costi sarebbero quindi analoghi per le varie opzioni. La sostituzione dei combustibili a maggiore intensità di emissioni con quelli a minore intensità sembra svolgere un ruolo limitato in termini della riduzione globale richiesta nell'ambito delle opzioni ove ciò sia consentito, dal momento che i costi di abbattimento dovuti ad altre tecnologie sono molto più interessanti. L'opzione che comporta i costi di conformità più bassi è la D1 (1 milione di EUR all'anno), seguita dalle opzioni B1, C, D2 ed E (rispettivamente: 6, 8, fino a 9 e 9 milioni di EUR)⁶. Si tratta in ogni caso di costi limitati per tutte le opzioni: fino a 0,003 centesimi di EUR al litro. L'opzione D1 comporta minori costi di adeguamento alla normativa, in seguito alla sottovalutazione delle emissioni a livello dell'UE che si traduce nella richiesta di un più contenuto sforzo globale di riduzione delle emissioni.

6.3.3. Altri costi e conseguenze per la competitività

L'opzione D1 sembra comportare l'aumento più contenuto in termini di costi di mercato, cioè 59 milioni di EUR, a causa dell'insufficiente comunicazione delle emissioni medie dell'UE. Tutte le altre opzioni comportano costi di mercato simili, pari a 79 milioni di EUR. Per tutte le opzioni è stato stimato un impatto globale sugli aumenti di prezzo alla pompa di 0,02-0,04 centesimi di EUR al litro⁷.

Per quanto riguarda gli impatti derivanti dagli oneri aggiuntivi che graverebbero sul settore dell'industria del petrolio, in particolare sulle raffinerie dell'UE, sembra ragionevole ipotizzare che i produttori scaricheranno la maggior parte dei costi sui consumatori. Data l'esiguità dei costi e dato che non ci si attende una significativa riduzione nel consumo totale di carburante, non sono previsti cambiamenti significativi nella struttura del mercato, nel

⁶ I costi stimati sono riportati su base annuale. Al contrario delle spese amministrative, si stima che i costi di adeguamento totali insorgeranno solamente nel 2020, quando dovranno essere osservati gli obblighi pertinenti alla direttiva sulla qualità dei combustibili.

⁷ Gli aumenti alla pompa rappresentano la variazione tra i costi associati allo scenario di base e quelli pertinenti alle diverse opzioni, ovvero lo sforzo necessario per raggiungere gli obiettivi della direttiva sulla qualità dei combustibili dopo aver raggiunto quelli della direttiva sulle energie rinnovabili. Gli aumenti di prezzo assoluti alla pompa per l'intera riduzione del 6% sarebbero pari a circa 0,3 centesimi al litro.

valore aggiunto, nella capacità di innovazione, nell'occupazione o nella competitività delle raffinerie dell'UE rispetto ai concorrenti internazionali.

7. CONCLUSIONE

In conclusione, la scelta della metodologia è fondamentale per determinare la precisione nella comunicazione dell'intensità di carbonio dei combustibili forniti. Alcune metodologie risultano in una sottostima e/o sovrastima dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili a livello dei fornitori. Le opzioni D1 e D2 tendono anche a sottovalutare l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili a livello dell'UE. Una comunicazione poco precisa può in parte limitare lo scopo globale della direttiva sulla qualità dei combustibili e incidere sul modo in cui l'onere è ripartito tra i fornitori di questi ultimi.

Le opzioni che comportano un ulteriore livello di disaggregazione al di là del semplice tipo di combustibile (ossia, a livello di materie prime e di partita di combustibile) sono più efficaci nell'incoraggiare il consumo di combustibili a minore intensità di emissioni di gas serra e meno inquinanti. Si tratta di opzioni che comportano risultati positivi rispetto ai loro impatti ambientali. Indirettamente, ciò tende a comportare una piccola riduzione dei prodotti importati, in quanto i petroli greggi utilizzati dalle raffinerie dell'UE sono caratterizzati da minori intensità di carbonio.

Le differenze in termini di costi economici per quanto riguarda le diverse opzioni sono limitate, sebbene siano state riscontrate alcune differenze per i costi amministrativi e di conformità — l'opzione B1 è risultata l'opzione meno cara. Tali costi non sono considerati significativi in termini di impatto economico o per la competitività dei fornitori di combustibili. Una riduzione nelle emissioni a monte e un aumento nella miscelazione di biocarburanti garantisce la maggior parte delle riduzioni supplementari necessarie per conseguire l'obiettivo della direttiva sulla qualità dei combustibili, per tutte le opzioni. La possibilità che i fornitori hanno di sostituire combustibili fossili a maggiore intensità di carbonio con combustibili a minore intensità svolge un ruolo limitato per conseguire le riduzioni vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra nell'ambito delle opzioni che consentono questa possibilità di riduzione.

Nel caso in cui i fornitori possano scegliere tra comunicare i loro valori effettivi relativi all'intensità di emissioni di gas a effetto serra oppure ricorrere a un valore standard fornito, vi è il rischio che i fornitori di greggio ad altra intensità di emissioni possano approfittare di questa flessibilità, a meno che i valori standard siano stabiliti in modo prudente.

L'opzione B1 comporta il meccanismo di verifica e attuazione più semplice, in quanto non richiede la raccolta di dati supplementari. Tuttavia, si tratta di un'opzione (basata sulla media dei valori standard per ciascun combustibile) che dà luogo ad alcune imprecisioni nella comunicazione dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra a livello di fornitore e che comporta alcuni rischi quando si comunica la media UE. Ciò è dovuto al fatto che nel quadro dell'opzione citata le comunicazioni si basano sui valori standard medi per tipo di combustibile, senza che i fornitori debbano raccogliere reali informazioni di mercato. Pur essendo il metodo di calcolo più semplice, le prestazioni ambientali dell'opzione B1 risultano peggiori rispetto alle altre. Per contro, le opzioni C, D1 e D2 sono tra loro simili in quanto forniscono una metodologia accurata e presentano impatti ambientali positivi, sebbene più onerosi in particolare per l'opzione D2. In conclusione, sembrerebbero sussistere una serie di questioni che incidono sottilmente sulla scelta tra le opzioni C, D1, D2 e B1. Si stima che l'approccio espresso nell'opzione B1 comporti i costi amministrativi più contenuti. Sebbene l'opzione E sia potenzialmente attraente in quanto più precisa, sarebbe difficile attuarla a breve termine. Per questo motivo, si preferisce scegliere l'opzione B1: valori medi standard

delle emissioni di gas a effetto serra per tipo di combustibile (benzina/diesel), basati su un mix di combustibili dell'UE ("strategia base di comunicazione").