

Bruxelles, 22 maggio 2018
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0140 (COD)**

9060/18
ADD 4

TRANS 210
MAR 66
TELECOM 143
MI 361
COMER 45
CYBER 105
ENFOCUSTOM 101
DATAPROTECT 96
IA 138
CODEC 797

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2018) 184 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 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 184 final.

All.: SWD(2018) 184 final



Bruxelles, 17.5.2018
SWD(2018) 184 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

relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci

{COM(2018) 279 final} - {SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final}

SCHEDA DI SINTESI
Valutazione d'impatto della proposta di regolamento sulla comunicazione elettronica di informazioni e documenti relativi al trasporto merci
A. Necessità di intervenire
Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare?
Le autorità degli Stati membri accettano raramente e in misura diversa le informazioni o i documenti che le imprese forniscono in formato elettronico per dimostrare la conformità alle condizioni regolamentari del trasporto merci. Per tale ragione la maggior parte degli operatori economici preferisce utilizzare documenti cartacei che, viste le inefficienze, comporta una perdita di potenziale economico.
Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?
Consentire un impiego maggiore di tecnologie digitali per soddisfare le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari previste nella legislazione attuale applicabile a tutte le modalità di trasporto merci nell'UE. Verranno ridotti gli oneri amministrativi degli operatori logistici e verrà agevolato il trasporto multimodale. Si prevedono 27 miliardi di EUR di benefici netti complessivi nel periodo 2018-2040*.
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?
Le iniziative unilaterali degli Stati membri possono aumentare il livello di digitalizzazione dello scambio di informazioni regolamentari, ma il loro effetto rimane limitato in assenza di misure simili oltre frontiera. Inoltre le iniziative unilaterali possono frammentare ulteriormente l'attuale quadro giuridico e tecnico, rendendolo ancora più complesso per le imprese dell'UE.
B. Soluzioni
Quali opzioni strategiche legislative e di altro tipo sono state prese in considerazione? Ne è stata prescelta una? Per quale motivo?
Sono state prese in considerazione quattro opzioni, che si differenziano per l'obiettivo materiale dell'intervento, ovvero la gamma di documenti di trasporto merci e di informazioni regolamentari sottoposte all'accettazione da parte delle autorità, nonché la forza normativa delle diverse misure. Le opzioni 3 e 4 si sono dimostrate le più efficaci per la realizzazione degli obiettivi strategici. Tali opzioni includono un'ampia gamma di informazioni regolamentari e un numero relativamente maggiore di prescrizioni vincolanti più dettagliate riguardanti l'accettazione delle informazioni elettroniche. L'opzione 3 è quella preferita, in quanto tiene conto dell'esigenza dei portatori di interessi di evitare un approccio unico per tutti.
Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?
Gran parte dei portatori di interessi è a favore di un intervento normativo di maggiore portata in termini di: a) informazioni/documenti sottoposti all'accettazione da parte delle autorità; e b) livello di dettaglio delle prescrizioni vincolanti per garantire l'interoperabilità delle soluzioni informatiche adottate. Tuttavia i portatori di interessi del settore ferroviario e aeronautico non sono a favore di nuove norme tecniche o di soluzioni uniche per tutti, come proposto nell'opzione 4.
C. Impatto dell'opzione prescelta
Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Grazie alla riduzione dei costi amministrativi, si prevedono risparmi dell'ordine di 20-27 miliardi di EUR nel periodo 2018-2040*, equivalenti a un risparmio di 75-102 milioni di ore lavorative all'anno.

Si prevedono effetti positivi sull'ambiente grazie a una diminuzione della ripartizione modale del trasporto stradale. In termini cumulativi, si stima che le emissioni di CO₂ saranno ridotte di oltre 1,3 milioni di tonnellate nel periodo 2018-2040*, il che equivale a un risparmio di 74 milioni di EUR in costi esterni. Si prevede la riduzione dei costi legati alla congestione stradale di quasi 300 milioni di EUR* nello stesso periodo. Inoltre con una media di 1-5 copie di ogni documento per spedizione non stampate, si potrebbero risparmiare circa 2-8 miliardi di fogli di carta all'anno o l'equivalente di 180-900 mila alberi.

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

I costi attesi per le autorità pubbliche si stimano a circa 268 milioni di EUR nel periodo 2018-2040*, di cui 17 milioni di EUR per la certificazione dei fornitori di soluzioni tecniche e 251 milioni di EUR per l'attuazione. Si prevede che le autorità nazionali investiranno in nuovi sistemi informatici o adegueranno quelli esistenti

Per quanto riguarda le imprese, si prevedono costi di conformità dell'ordine di 4,4 miliardi di EUR.

È possibile che gli effetti sull'occupazione siano leggermente negativi qualora una parte del personale sia messo in esubero a causa della ridotta attività di gestione dei documenti. Tuttavia tali effetti saranno compensati dalla crescita globale del settore. La maggiore domanda di soluzioni e sistemi informatici potrebbe fornire maggiori opportunità lavorative per i fornitori di tecnologie dell'informazione e di conseguenza aumenterebbe l'occupazione di persone altamente qualificate.

Sono possibili esternalità leggermente negative dovute all'aumento dell'inquinamento atmosferico causato dal trasporto per vie navigabili, stimato a circa 41 milioni di EUR nel periodo 2018-2040*.

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

Le imprese, tra cui le PMI, avranno la libertà di scegliere con quale ritmo digitalizzare le procedure cartacee. Il processo di digitalizzazione verrà incoraggiato dalla garanzia di accettazione delle informazioni e/o dei documenti elettronici. Si prevede che gli investimenti una tantum genereranno risparmi già nel primo anno grazie alla diminuzione del tempo impiegato in attività di rendicontazione sulla conformità e all'aumento dell'efficienza globale delle imprese. Si prevede che gli operatori del trasporto stradale, costituiti per il 99% da PMI, beneficeranno di circa il 60% dei risparmi totali sui costi amministrativi in tale settore.

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

Si prevede che le amministrazioni nazionali investiranno in nuovi sistemi informatici o adegueranno quelli esistenti, ma è improbabile che i costi siano elevati. Allo stesso tempo, una spesa pari a 268 milioni di EUR destinata al processo di attuazione comporterà una migliore applicazione delle normative e un risparmio in termini di costi di funzionamento delle imprese.

Sono previsti altri impatti significativi?

Si prevede che i trasporti transfrontalieri e intermodali di merci diventeranno più semplici ed economici e di conseguenza potrebbero diminuire i tempi di consegna e i prezzi per i consumatori. Per quanto riguarda gli operatori dei trasporti, i risparmi sui costi operativi si attesterebbero a circa 12 miliardi di EUR nel periodo 2018-2040*.

D. Verifica

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

La strategia sarà valutata entro 5 anni dalla data di applicazione dell'atto giuridico di base. Il monitoraggio dell'attuazione avverrà tramite la raccolta di informazioni pervenute dagli Stati membri ogni due anni.

*Rispetto allo scenario di base, ossia allo scenario in cui non vi sia alcun intervento strategico a livello di UE.