



## Relazione

### ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

**Oggetto dell'atto:**

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

- **Codice della proposta:** COM(441) del 11/07/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0266(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero Infrastrutture e Trasporti- MASE-ISPRA

\*\*\*

**Premessa: finalità e contesto**

La proposta di regolamento in oggetto è stata adottata dalla Commissione europea nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente. L'obiettivo è quello di istituire un quadro armonizzato per calcolare le emissioni di gas serra derivanti dalle singole operazioni di trasporto passeggeri e merci per tutte le modalità di trasporto. Ciò garantirà che i dati sulle emissioni di gas a effetto serra siano comparabili fornendo agli operatori e agli utenti un metodo di riferimento comune. Inoltre, l'istituzione di una metodologia armonizzata mira ad incoraggiare la diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto nelle pratiche commerciali fornendo strumenti di calcolo affidabili. Ulteriore obiettivo è quello di incentivare gli operatori del mercato a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e a rendere i trasporti più efficienti e sostenibili.

La presente iniziativa contribuisce a livello settoriale agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 n. 13 ("promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico"), n. 7 ("assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni") e n. 12 ("garantire modelli sostenibili di produzione e consumo").

La misura proposta si basa sull'assunto che i consumatori possano scegliere quale servizio di trasporto utilizzare anche sulla base di informazioni relative alla quantità di emissione di gas ad effetto serra generato da ciascun servizio di trasporto preso in considerazione al momento della scelta.

La filosofia della proposta, particolarmente innovativa, si propone di raggiungere un obiettivo ambientale non attraverso la creazione di divieti o prescrizioni, ma attraverso singole scelte dei consumatori fondate su considerazioni non strettamente utilitaristiche. In effetti, da diversi anni la scienza economica ha evidenziato che le scelte dei consumatori possono anche non dipendere esclusivamente da un calcolo utilitaristico individuale, ma che, a certe condizioni, il consumatore può scegliere anche sulla base di considerazioni non strettamente economiche, ma ad esempio etiche o ambientali.

A titolo esemplificativo, per quanto concerne il trasporto aereo, la presente iniziativa può essere considerata complementare alla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (*ReFuelEU Aviation*). In particolare, nell'ambito della proposta *ReFuelEU Aviation*, le disposizioni relative ad un marchio ambientale specifico per i voli, al fine di aiutare i consumatori ad orientare le proprie preferenze su viaggi più ecologici, sono particolarmente in sintonia con la proposta di regolamento in analisi: entrambe le normative si basano infatti sull'idea fondamentale che un'offerta di servizi di trasporto più sostenibile ed ecologica non può che nascere da una domanda dei consumatori orientata su opzioni sostenibili e fondata su dati affidabili e confrontabili.

Nel settore del trasporto aereo, il sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea (EU ETS) impone alle compagnie aeree di calcolare le emissioni di CO<sub>2</sub> per ciascun volo e di presentare ogni anno una relazione sulle emissioni. Sebbene il sistema EU ETS dell'Unione non comporti una contabilizzazione delle emissioni ad effetto serra, tale sistema può essere considerato complementare al presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta dei dati effettivi sul combustibile bruciato.

## A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

<b>1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica</b>
<p>La proposta rispetta il principio di attribuzione.</p> <p>Un regolamento costituisce lo strumento più appropriato per assicurare l'attuazione comune delle misure previste, riducendo allo stesso tempo il rischio di distorsione all'interno del mercato unico, che potrebbe derivare da differenze nel modo in cui gli Stati membri dell'UE recepiscono le prescrizioni nel diritto nazionale.</p> <p>La presente iniziativa viene proposta sulla base dell'articolo 91, paragrafo 1, e dell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).</p> <p>Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del trattato, al settore dei trasporti si applica la competenza concorrente tra l'UE e gli Stati membri.</p>
<b>2. Rispetto del principio di sussidiarietà</b>
<p>Il principio di sussidiarietà è rispettato.</p> <p>La previsione di norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra a livello di servizi di trasporto non può infatti essere conseguita efficacemente con azioni intraprese dai singoli Stati membri. Eventuali simili iniziative di contabilizzazione gestite da singoli Stati membri potrebbero portare a prescrizioni in materia di calcolo o comunicazione molto diversi per gli organizzatori e gli utenti dei trasporti, con costi e oneri amministrativi aggiuntivi per le industrie che operano a livello transfrontaliero. Le azioni a livello nazionale possono altresì ridurre l'efficacia generale della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra, in quanto i dati sulle emissioni di gas a effetto serra provenienti da servizi di trasporto effettuati in paesi diversi non sarebbero comparabili, una circostanza questa che presenta un rischio significativo di creare confusione per gli utenti, fornendo in tal modo incentivi diversi, o persino negativi, ai soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato.</p> <p>La presente iniziativa è pertanto concepita per consentire alla comunità dei trasporti di agevolare la transizione verde attraverso la garanzia di una maggiore trasparenza sulle prestazioni dei servizi di trasporto. Qualsiasi approccio nazionale sarebbe controproducente per il conseguimento di tali obiettivi e comporterebbe il rischio significativo di prescrizioni contrastanti e di metodologie e dati incoerenti.</p>
<b>3. Rispetto del principio di proporzionalità</b>
<p>La proposta rispetta il principio di proporzionalità poiché essa fa riferimento alla norma ISO 14083:2023, esistente e ampiamente riconosciuta, nella versione europea EN ISO 14083:2023, come metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Inoltre, le prescrizioni per la verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra e dei processi di calcolo, non si applicano alle piccole e medie imprese, fatto salvo il caso in cui esse intendano sottoporsi alla verifica su base volontaria. Infine, la presente proposta impone obblighi soltanto ai soggetti che decidono di calcolare e condividere dati sulle emissioni di gas a effetto serra o sono tenuti altrimenti a procedere in tal senso. Questo aspetto è importante per i portatori di interessi, in particolare le piccole e medie imprese, che molto spesso non sono in grado di avviare efficacemente la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra a livello di servizi di trasporto nel breve termine e si aspettano pertanto un approccio più graduale che affronti la loro situazione specifica e consenta loro di adottare il quadro comune nel corso del tempo.</p>

## B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

<b>1. Valutazione del progetto e urgenza</b>
<p>La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva, in quanto il regolamento mira al conseguimento di obiettivi ambientali non attraverso obblighi o divieti, ma attraverso la garanzia di un'informazione trasparente ed omogenea che consente ai consumatori di scegliere quale servizio di trasporto utilizzare anche sulla base della quantità di emissioni ad effetto serra generate da ciascun servizio di trasporto.</p> <p>Il presente regolamento, come ogni misura normativa volta alla salvaguardia ambientale, andrebbe approvato ed implementato in tempi brevi.</p>
<b>2. Conformità del progetto all'interesse nazionale</b>
<p>Gli obiettivi dell'Unione europea in materia di riduzione delle emissioni inquinanti posti alla base della presente proposta di regolamento sono largamente coincidenti con l'interesse nazionale.</p>
<b>3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune</b>
<p>La Commissione ha coinvolto attivamente i portatori di interessi e ha condotto consultazioni complete durante tutto il processo di valutazione d'impatto.</p>

I portatori di interessi riconoscono in generale che è necessario un quadro armonizzato di misurazione e calcolo in quanto la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra diventa sempre più integrata nel più ampio ecosistema politico e nei processi decisionali degli utenti dei servizi di trasporto.

La proposta è di natura altamente tecnica e molto probabilmente dovrà essere modificata a scadenza regolare per riflettere gli sviluppi tecnici e giuridici, in particolare per quanto riguarda la metodologia di calcolo di riferimento comune e le norme relative ai dati di ingresso, la certificazione e la verifica. Di conseguenza sono previste anche diverse misure delegate e di esecuzione che si concentreranno in particolare sulle specifiche tecniche per attuare i requisiti funzionali.

Per quanto riguarda possibili elementi di criticità, la reale efficacia della misura proposta si basa sull'assunto che i consumatori possano scegliere quale servizio di trasporto utilizzare anche sulla base di informazioni relative alla quantità di emissione di gas ad effetto serra generato da ciascun servizio di trasporto preso in considerazione al momento della scelta.

Non si può preventivare al momento quale peso abbia nella scelta del consumatore una considerazione di natura ambientale, rispetto ad esempio ad una tradizionale valutazione strettamente utilitaristica legata al prezzo da pagare per il servizio.

Tuttavia da tempo la scienza economica ha evidenziato che le scelte dei consumatori possono anche non dipendere esclusivamente da un calcolo utilitaristico individuale, ma che a certe condizioni il consumatore può scegliere anche sulla base di considerazioni non strettamente economiche, ma ad esempio etiche o ambientali.

## C. Valutazione d'impatto

### 1. Impatto finanziario

Per quanto concerne l'impatto finanziario, ci si rimette alla relazione sulla valutazione di impatto che accompagna la presente proposta di regolamento, presentata dalla Commissione europea (Documento di lavoro dei servizi della commissione, sintesi della relazione sulla valutazione d'impatto).

### 2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Non si rilevano effetti diretti sull'ordinamento nazionale.

### 3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

### 4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Non si prevedono effetti sull'organizzazione del MIT

### 5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

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. Per le imprese non direttamente coinvolte e per i cittadini in generale il beneficio maggiore si individua nella possibilità di scegliere quale opzione di viaggio utilizzare sulla base di dati trasparenti, omogenei e comparabili sulla quantità di emissioni ad effetto serra generate da ciascuna opzione di viaggio.

## Altro

--

## Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17 marzo 2015)

**Oggetto dell'atto:**

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 441 final del 12 luglio 2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0266 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento  (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
//	//	//