

FIT FOR 55: CLIMA E CIRCOLAZIONE STRADALE

Proposta COM(2021) 551 del 14 luglio 2021 che **modifica la Direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (EU ETS), la Decisione (UE) 2015/1814 che istituisce e gestisce una riserva di stabilità del mercato (MSR) per l'EU ETS e il Regolamento (UE) 2015/757.**

Proposta COM(2021) 556 del 14 luglio 2021 che **modifica il Regolamento (UE) 2019/631 che rende più rigorose le norme sulle emissioni di CO₂ per le autovetture nuove e per i veicoli commerciali leggeri nuovi (LCV).**

Proposta COM(2021) 559 del 14 luglio 2021 per un **Regolamento sulla diffusione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI)** e che abroga la Direttiva 2014/94/UE

ed altre proposte

cepAnalisi N. 6/2022

VERSIONE BREVE [[alla versione estesa in lingua tedesca](#)]

Contesto | Obiettivo | Destinatari

Contesto: l'UE vuole ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra (GHG) a zero netto entro il 2050 ("neutralità climatica") e del 55% entro il 2030 rispetto al 1990 (obiettivo climatico UE 2030). A tal fine, la Commissione ha proposto di rafforzare la legislazione UE sul clima e l'energia anche relativamente al trasporto stradale (pacchetto clima "Fit for 55").

Obiettivo: si vuole creare un sistema UE separato di scambio di emissioni per il trasporto stradale e il settore degli edifici (EU ETS II), le aliquote delle imposte sull'energia devono essere allineate alle emissioni di CO₂, gli standard di emissione di CO₂ per le automobili e gli LCV devono essere inaspriti, devono essere promossi i carburanti a basso contenuto di CO₂ e devono essere ampliate le infrastrutture di ricarica e rifornimento per i veicoli con sistemi di trazione alternativi.

Parti interessate: costruttori di veicoli, produttori di carburante, fruitori del trasporto stradale motorizzato.

Parere sintetico

Pro

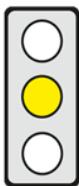
► Un sistema di scambio di emissioni dell'UE separato per i settori del trasporto stradale e degli edifici (EU ETS II) appare appropriato. Fornisce agli utenti dei trasporti incentivi per un comportamento di acquisto e di mobilità con meno CO₂, previene l' "effetto rebound" e fornisce incentivi per l'introduzione di carburanti alternativi.

► Per passare a veicoli con trazioni alternative (e-mobility, carburanti alternativi), è necessario lo sviluppo in tutta l'UE di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento capillare.

Contro

► Limiti di CO₂ più severi per le diverse flotte non garantiscono che le emissioni di CO₂ del traffico stradale scendano nella misura desiderata. Il divieto totale, mediante norme dell'UE, al motore a combustione interna nel 2035 dovrebbe preferibilmente essere evitato, al fine di continuare a consentire innovazioni per motori a combustione interna, che continueranno ad essere molto utilizzati in tutto il resto del mondo.

► Per aumentare l'accettazione pubblica dell'EU ETS II, il Fondo Sociale per il Clima dovrebbe ricevere più risorse, essere liberato dai piani sociali climatici eccessivamente burocratici e, come puro sistema di trasferimento tra gli Stati membri essere meno restrittivo nel suo uso anche come sostegno diretto al reddito.



EU ETS II: scambio di emissioni per trasporti stradali ed edifici [Versione estesa A.2.1]

Proposta della Commissione (COM) : si dovrebbe creare un sistema UE separato di scambio di quote di emissioni per il settore dei trasporti stradali e degli edifici (EU ETS II). Sono le compagnie petrolifere a dover rilasciare i certificati, non ad es. gli automobilisti.



Valutazione del Centres for European Policy Network (CEP): l'EU ETS II riduce in modo efficace ed efficiente le emissioni totali di CO₂ dai settori del trasporto stradale e degli edifici. Il prezzo del CO₂ incentiva i carburanti alternativi, la scelta di modi di trasporto con meno CO₂ e la guida efficiente dal punto di vista energetico non solo per i nuovi ma anche per i vecchi veicoli a combustione interna. Pertanto, l'EU ETS II dovrebbe diventare lo strumento principale per la riduzione di CO₂ nel trasporto stradale.

EU ETS II: Offerta di quote e MSR II [Versione estesa A.2.4 e A.2.5]

Proposta (COM): la fornitura di quote di emissione attraverso aste sarà inizialmente del 30% superiore al tetto previsto. Sarà creata una riserva di stabilità del mercato separata (MSR II) per l'EU ETS II.



Valutazione CEP: l'aumento iniziale del 30% dell'offerta di quote di emissione fornisce ulteriore liquidità al mercato. L'istituzione di un MSR II per l'EU ETS II potrà smussare le forti fluttuazioni dei prezzi nel tempo, aumentare la prevedibilità dell'andamento dei prezzi e proteggere gli utenti dei trasporti e le famiglie da aumenti eccessivi. Tuttavia, dovrebbe reagire più rapidamente di quanto suggerito in caso di forti picchi del prezzo.

EU ETS II: Uso dei proventi delle aste [Versione estesa A.2.6]

Proposta (COM): gli Stati membri decidono sull'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote EU ETS II, ad eccezione di quelli da versare al bilancio UE come "risorse proprie". Gli Stati membri sono chiamati ad utilizzare i proventi delle aste per promuovere la protezione del clima, ridurre le "tasse distorsive" o sostenere gli utenti a basso e medio reddito.



Valutazione CEP: l'uso equo dei proventi delle aste è cruciale per l'accettazione pubblica dell'EU ETS II. Critico il loro confluire nel bilancio dell'UE come risorse proprie. Gli Stati membri dovrebbero essere obbligati a utilizzare la maggior parte di queste entrate per il sostegno diretto al reddito invece di finanziare misure di protezione del clima. Per ragioni di giustizia sociale, le misure per ridurre le emissioni di CO₂ e superare le "barriere di mercato" sono meglio finanziabili attraverso i bilanci nazionali.

Fondo sociale per il clima [Versione estesa A.3]

Proposta (COM): sarà istituito un fondo sociale per il clima pari al 25% dei proventi attesi dalle aste. Le sue risorse saranno assegnate agli Stati membri secondo il loro PIL pro capite e la quota di famiglie a basso reddito ("vulnerabili") e la popolazione rurale. Gli Stati membri devono elaborare piani sociali climatici dettagliati. I fondi possono essere assegnati solo a chi ne ha bisogno, in modo molto mirato.



Valutazione CEP: Per creare consenso verso l'EU ETS II tra gli Stati membri, le risorse del Fondo Sociale per il Clima dovrebbero essere aumentate e il Fondo dovrebbe abbandonare le finalità più legate a burocratici piani sociali per il clima ed essere trasformato in un puro sistema di trasferimento tra gli Stati membri, meno restrittivo, in termini di utilizzo, come sostegno diretto al reddito delle piccole imprese e delle famiglie a basso e medio reddito.

Tassazione dell'energia [Versione estesa A.4]

Proposta della (COM): i prodotti energetici saranno tassati secondo il loro contenuto energetico e classificati in base alle loro emissioni di CO₂. I biocarburanti sostenibili saranno tassati la metà dei carburanti fossili, i carburanti sintetici rinnovabili e i biocarburanti "avanzati" poco meno di un ottavo.



Valutazione CEP: l'indicizzazione delle tasse minime sull'energia è corretta, perché altrimenti gli incentivi al risparmio delle tasse sull'energia diminuirebbero nel tempo. Allineare le tasse sull'energia più strettamente alle emissioni di CO₂ fornisce un'ulteriore leva per rendere i combustibili alternativi più economici dei combustibili fossili. Tuttavia, la riduzione delle aliquote fiscali per i biocarburanti sostenibili si colloca solo a metà strada rispetto all'ipotesi di esenzione fiscale totale per tali prodotti.

Limiti alla flotta di CO₂ per i veicoli stradali [Versione estesa A.5]

Proposta (COM): dal 2030, l'obiettivo di CO₂ relativa alla flotta di veicoli nell'UE per le nuove autovetture è fissato al 45% del livello del 2021, per i nuovi veicoli commerciali leggeri (LCV) al 50%. Dal 2035, l'obiettivo riferito alla flotta di CO₂ dell'UE per le nuove auto e gli LCV sarà di 0 g CO₂/km. La possibilità di allentare i limiti di CO₂ del parco veicoli specifici un singolo produttore attraverso la fornitura di un'alta quota di veicoli elettrici termina nel 2029.



Valutazione CEP: limiti più severi CO₂ per le flotte non garantiscono che le emissioni di CO₂ del trasporto stradale diminuiscano così come desiderato: non contrastano, ad esempio, la tendenza verso veicoli più pesanti e potenti e possono portare ad un aumento complessivo del chilometraggio effettuato ("effetto rebound"). Limiti di emissione invariati per le flotte lascerebbero ancora spazio per lo sviluppo di veicoli a combustione interna più efficienti, che potrebbero usare combustibili alternativi in modo più economico in tutto il mondo. Il divieto relativo ai veicoli a combustione interna entro il 2035 andrebbe quindi evitato.

Infrastruttura per combustibili alternativi [Versione estesa A.7]

Proposta (COM): gli Stati membri devono soddisfare i requisiti minimi per le distanze e le capacità delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento di elettricità e di carburanti alternativi nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).



Valutazione CEP: per passare a veicoli con propulsori alternativi (e-mobility, carburanti alternativi), è necessario costruire un'infrastruttura di ricarica e rifornimento a livello europeo. Inoltre, senza l'auspicato aumento della mobilità elettrica e l'espansione della necessaria infrastruttura di ricarica, i produttori di automobili non saranno nemmeno in grado di rispettare i limiti di CO₂ del parco macchine già ora previsto.