

FIT FOR 55: CLIMA E NAVIGAZIONE MARITTIMA

Proposta di direttiva COM(2021) 551 del 14 luglio 2021, recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757

Proposta di regolamento COM(2021) 562 del 14 luglio 2021, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE

cepAnalisi N.17/2022

VERSIONE BREVE [alla versione lunga in lingua tedesca]

Contesto | Obiettivo | Destinatari

Contesto: L'UE vuole ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra (GHG) a zero entro il 2050 ("neutralità climatica") e del 55% entro il 2030 rispetto al 1990 (obiettivo climatico UE-2030). A tal fine, la Commissione intende estendere la legislazione dell'UE in materia di clima ed energia al trasporto marittimo internazionale (pacchetto clima "Fitfor55").

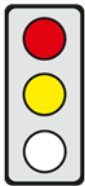
Obiettivo: Il trasporto marittimo legato all'UE deve essere incluso nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS I), l'intensità dei gas serra derivati dai combustibili deve essere ridotta e devono essere introdotte delle tasse minime sull'energia.

Destinatari: Armatori, noleggiatori, porti marittimi ed industria delle spedizioni marittime.

Parere sintetico

Pro

- ▶ Il moltiplicatore per i biocarburanti avanzati e i carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) nel calcolo dell'obiettivo di miscelazione per le energie rinnovabili nei trasporti fornisce incentivi per il loro sviluppo e utilizzo.
- ▶ Il fatto che due o più navi possano essere "raggruppate" per soddisfare i loro obblighi di riduzione di emissione di gas serra ("pooling") promuove l'efficienza, poiché così non tutte le navi richiedono immediatamente una costosa conversione dei motori a combustibili alternativi, i quali saranno disponibili solo gradualmente.



Contro

- ▶ L'introduzione unilaterale da parte dell'UE del sistema di scambio di emissioni per il trasporto marittimo potrebbe danneggiare gli attuali sforzi dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per un sistema globale per la riduzione del CO₂, sempre basata su dinamiche di mercato e scatenare reazioni elusive e potenziali trasferimenti di emissioni.
- ▶ Il "gestore della nave" non deve essere soggetto a certificazione al posto dell'armatore o del noleggiatore a scafo nudo, al fine di evitare situazioni di responsabilità solidale per la non conformità di una nave gestita dal gestore per conto di altri armatori che hanno assunto lo stesso soggetto.

Inclusione nel sistema UE-ETS I: Campo di applicazione [nella versione lunga A.2.1]

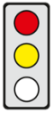
Proposta della Commissione europea (CE): Risulterebbero soggetti a certificazione il 50% delle emissioni di CO₂ delle navi con una stazza lorda (GT) superiore a 5.000, su viaggi connessi all'UE tra un porto dell'UE e un porto al di fuori dell'UE ("viaggi extra-UE") e il 100% su viaggi tra due porti dell'UE o con ormeggio in un porto dell'UE ("viaggi intra-UE").



Valutazioni del CEP: L'introduzione unilaterale del sistema di scambio di emissioni per il trasporto marittimo legato all'UE rischia di minare gli sforzi dell'IMO per un sistema globale, basato su dinamiche di mercato, per la riduzione delle emissioni di CO₂ nel trasporto marittimo e innesca reazioni elusive e trasferimenti di emissioni. Inoltre, rende le importazioni e le esportazioni relativamente più costose, mettendo così l'industria dell'UE in una posizione di svantaggio sul piano competitivo.

Inclusione nel sistema UE-ETS I: Imprese soggette all'obbligo [versione lunga A.2.2]

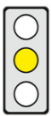
Proposta CE: L'obbligo di possesso del certificato spetta alla "compagnia di navigazione", definita come l'armatore o altra organizzazione o persona - quali il gestore della nave o il noleggiatore a scafo nudo - che è responsabile della nave. Però, mentre il Consiglio vuole dare alla compagnia di navigazione anche il diritto al rimborso dei costi del certificato da parte dell'operatore temporaneo della nave, il Parlamento europeo (PE) vorrebbe invece rendere gli operatori della nave soggetti direttamente alla certificazione.



Valutazioni CEP: È corretto rendere la compagnia di navigazione responsabile della certificazione per motivi di applicazione, ma anche di concederle un diritto al rimborso (eventualmente solo parziale) nei confronti dell'operatore navale in base al principio "chi inquina paga". Tuttavia, il gestore non dovrebbe essere reso responsabile della certificazione al posto dell'armatore o del noleggiatore a scafo nudo, al fine di evitare una responsabilità solidale per gli altri armatori che hanno incaricato il medesimo gestore in caso di non conformità di una nave.

Inclusione nel sistema UE-ETS I: Phase-in dell'obbligo di certificazione [versione lunga A.2.2]

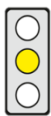
Proposta CE: Le compagnie di navigazione sono obbligate a calcolare le quote in base ai "dati sulle emissioni aggregate verificate a livello aziendale" come segue: il 20% delle emissioni verificate comunicate per il 2023, il 45% delle emissioni verificate comunicate per il 2024, il 70% delle emissioni verificate comunicate per il 2025 e il 100% delle emissioni verificate comunicate per il 2026 e per ogni anno successivo. Il PE invece propone al posto di tale gradualismo un'entrata piena in funzione del sistema di pagamento delle quote fin dal 2024.



Valutazioni CEP: L'aumento graduale delle quote di emissioni annuali di CO₂ soggette a certificazione ha senso. Ciò consentirebbe alle compagnie di navigazione di adattarsi gradualmente alla nuova struttura dei costi. A causa del successivo obbligo di certificazione completo, essi avrebbero comunque da subito un forte incentivo a prendere in considerazione i costi del certificato nelle decisioni di investimento e di noleggio a medio e lungo termine. Un'introduzione più tardiva darebbe poi all'IMO più tempo per creare un sistema globale basato sul mercato.

Inclusione nel sistema UE-ETS I: Utilizzo dei ricavi [versione lunga A.2.3., A.2.4.]

Proposta CE: Non è previsto un uso specifico dei proventi dell'ETS derivanti dal trasporto marittimo. I fondi andranno in parte al bilancio dell'UE, in parte al Fondo per la modernizzazione e l'innovazione ed in parte ai bilanci degli Stati membri. Il PE propone invece di restituire al settore il 70% dei proventi del sistema ETS del trasporto marittimo attraverso un Fondo per gli oceani che fornisca sostegno finanziario alla decarbonizzazione.



Valutazioni CEP: Per una rapida decarbonizzazione del trasporto marittimo e per ridurre gli svantaggi competitivi, una buona parte dei proventi del sistema ETS del trasporto marittimo dovrebbe essere restituita al settore. Un fondo sul modello del Fondo per gli oceani proposto dal PE potrebbe servire a questo scopo. Anche le compagnie di navigazione dei Paesi terzi soggette a certificazione dovrebbero ricevere finanziamenti. Questo potrebbe attenuare le resistenze internazionali.

Tassazione dell'energia [versione lunga A.3]

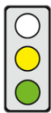
Proposta CE: A partire dal 2023, ci saranno aliquote minime d'imposta a livello europeo per i carburanti marittimi nella navigazione "intra-UE", ma solo per il traffico marittimo di linea ed il trasporto merci. Gli Stati membri possono stabilire anche aliquote fiscali più elevate.



Valutazioni CEP: Il combustibile per il trasporto marittimo è stato finora esente da imposte per evitare distorsioni della concorrenza e il fenomeno del "turismo" ai fini di carichi di carburante. Per garantire la tassazione dell'energia nel trasporto marittimo, almeno nel trasporto marittimo intra-UE, sarebbe necessario fissare un'aliquota fiscale uniforme, ma l'UE non ha la competenza per farlo. Le aliquote fiscali minime invece vanno evitate, in quanto possono portare anche a dannose aliquote fiscali non uniformi.

Combustibili rinnovabili [versione lunga A.4]

Proposta CE: Il moltiplicatore per i biocarburanti avanzati e i carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBOs) nel trasporto aereo e marittimo nel calcolo dell'obiettivo di miscelazione delle energie rinnovabili nei trasporti è di 1,2; gli altri moltiplicatori vengono disapplicati.



Valutazioni CEP: Il moltiplicatore incentiva lo sviluppo di questi combustibili ed il loro utilizzo principalmente in settori difficili da decarbonizzare. Aumenta la disponibilità a pagare da parte dei fornitori di carburanti, soprattutto per le RFNBOs, e questo aumento della domanda innescherebbe la concorrenza tra i fornitori stessi, mentre i sussidi spesso provocano la concorrenza per le sovvenzioni. Tuttavia, il moltiplicatore previsto risulta eccessivamente basso.

FuelEU Maritime [versione lunga A.6]

Proposta CE: I limiti dei gas serra verranno fissati per le emissioni del ciclo di vita dell'energia consumata, a bordo di una nave di oltre 5.000 GT, per i viaggi intra-UE e per il 50% dei viaggi extra-UE. Due o più navi possono essere però combinate ("pooled") per soddisfare i loro obblighi di limiti di emanazione dei gas serra.



Valutazioni CEP: La misurazione e il calcolo dell'intensità dei gas serra del mix di combustibili dovrebbe essere facilitata per gli operatori navali attraverso informazioni obbligatorie da parte dei bunker sui combustibili offerti. Il *pooling* nel calcolo dell'emanazioni dei gas serra promuove l'efficienza. Questo perché l'uso di combustibili alternativi richiede un adattamento dei motori e solo le navi adattate potranno utilizzare da subito tali combustibili.