

Bruxelles, 16 luglio 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0210(COD)**

**10327/21
ADD 3**

**TRANS 466
MAR 140
ENV 501
ENER 319
IND 191
COMPET 546
ECO 77
RECH 347
CODEC 1068**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 636 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 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 636 final.

All.: SWD(2021) 636 final



Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 636 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

**sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto
marittimo**

{COM(2021) 562 final} - {SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto sull'iniziativa FuelEU Maritime
A. Necessità di intervenire
Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare?
L'attuale mix di combustibili marittimi si basa quasi interamente su combustibili fossili liquidi o gas naturale liquefatto. Affinché il trasporto marittimo contribuisca agli obiettivi climatici dell'UE sarà essenziale un aumento dell'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (compresi i biocarburanti liquidi, i liquidi di ricarica, il gas decarbonizzato (compreso il bio-GNL e l'e-gas), l'idrogeno decarbonizzato, i combustibili derivati dall'idrogeno decarbonizzato (compreso il metanolo e l'ammoniaca) e l'elettricità). Secondo la modellizzazione intrapresa a sostegno del piano per l'obiettivo climatico 2030, i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbero fornire il 6 %-9 % del mix di combustibili marittimi nel 2030 e l'86 %-88 % entro il 2050 al fine di contribuire agli obiettivi di neutralità climatica entro il 2050. Alla base di tale problema vi sono diversi fattori: 1) la mancanza di prevedibilità nel contesto normativo che genera rischi elevati per gli investimenti; 2) una bassa maturità delle tecnologie alternative con rischi elevati di investimento per i pionieri; 3) costi più elevati delle alternative rispetto ai combustibili fossili; 4) interdipendenza tra gli aspetti di domanda, offerta e distribuzione; e 5) possibilità di bunkeraggio al di fuori dell'UE, che implica un rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.
Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?
La presente proposta ha come obiettivo generale la fornitura di un quadro normativo chiaro per facilitare la pianificazione e gli investimenti a lungo termine nel settore marittimo e integrare la legislazione esistente (direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (direttiva Rinnovabili)) fornendo un segnale chiaro per la domanda del mercato in materia di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, riducendo nel contempo il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. La proposta dovrebbe quindi migliorare l'utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, facilitare la produzione e l'utilizzo di opzioni mature e stimolare lo sviluppo di tecnologie. Così facendo integrerà altre iniziative del pacchetto "Pronti per il 55 %" (<i>Fit for 55</i>) per affrontare le emissioni marittime (ad esempio l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE, la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia, della direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFID) e della direttiva sulle energie rinnovabili (RED)).
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?
La dimensione transfrontaliera del settore richiede un'azione coordinata a livello UE. In assenza di un'azione a livello UE, potrebbe svilupparsi un mosaico di requisiti regionali o nazionali incoerenti. I problemi individuati e i fattori trainanti sottostanti non differiscono sostanzialmente da uno Stato membro all'altro, di conseguenza è preferibile affrontare tali questioni a livello UE. La presente proposta contribuirebbe al conseguimento di economie di scala in tutta l'UE utilizzando i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, evitando allo stesso tempo la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Nel contempo assicurerebbe parità di condizioni tra gli operatori che fanno scalo presso i porti dell'UE e si spostano tra di essi.
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 tre opzioni strategiche che condividono due caratteristiche principali: i) fornitura di certezza del diritto e attenzione ad aspetti sul lato della domanda per stimolare la produzione; e ii) utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio affrontando allo stesso tempo il circolo vizioso per evitare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Le opzioni differiscono nel loro approccio alla scelta della tecnologia e nel modo in cui vengono conseguite le prestazioni richieste. L'opzione 1 costituisce un approccio prescrittivo che impone l'utilizzo di <i>quote di combustibili specifici</i> . Implica una scelta di tecnologie da parte del regolatore. Le opzioni 2 e 3 sono entrambe basate su obiettivi e fissano <i>limiti massimi di intensità delle emissioni di gas a effetto serra</i> dell'energia usata a bordo. Ciò lascia la scelta della tecnologia agli operatori del mercato. L'opzione 3 contempla altresì meccanismi per premiare i soggetti che conseguono risultati superiori alle aspettative (messa in comune (pooling) e moltiplicatori per le tecnologie a zero emissioni). Tutte le opzioni richiedono che le navi più inquinanti presso i porti (portacontainer e navi passeggeri) utilizzino l'alimentazione elettrica da terra (o una tecnologia equivalente a zero emissioni). In seguito alla valutazione, l'opzione 3 è stata individuata come opzione prescelta in quanto rappresenta il

miglior equilibrio tra gli obiettivi da conseguire e i costi complessivi di attuazione. L'approccio basato sugli obiettivi e neutrale dal punto di vista della tecnologia risponde alla necessità di flessibilità, che è stata sottolineata dai portatori di interessi durante il processo di consultazione (in particolare da operatori e porti). Il meccanismo di remunerazione del conseguimento di risultati superiori alle aspettative riduce il rischio di lock-in tecnologico.

Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Dai risultati della consultazione emerge che tutti i gruppi di portatori di interessi favoriscono un approccio basato sugli obiettivi piuttosto che uno prescrittivo, tanto per le navi durante la navigazione quanto per quelle all'ormeggio. Un'ulteriore preferenza tra la maggior parte dei portatori di interessi è la neutralità in termini di tecnologia. Numerosi portatori di interessi, compresi in particolare le ONG e i fornitori di tecnologia, hanno indicato esplicitamente che misure prescrittive a favore di una determinata tecnologia sarebbero subottimali, in ragione del rischio elevato di lock-in tecnologico e di attivi non recuperabili. L'opzione 3 è stata quindi riconosciuta come opzione prescelta dai portatori di interessi.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta?

Tutti i costi e i benefici sono espressi in relazione allo scenario di base, come valore attuale nel periodo 2021-2050 (a prezzi costanti dell'anno 2015). La maggiore penetrazione dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel mix di combustibili marittimi si tradurrà in una riduzione significativa delle emissioni di gas a effetto serra e, in misura minore, delle emissioni che generano inquinamento atmosferico. I benefici monetizzati sono stati stimati ammontare a 10 miliardi di EUR per l'inquinamento atmosferico e a 138,6 miliardi di EUR per i cambiamenti climatici.

Si prevede che gli operatori navali conseguiranno risparmi per 2,3 miliardi di EUR grazie alla riduzione dei costi di esercizio (manutenzione, equipaggio, ecc.). Tali proiezioni tengono conto altresì di un leggero calo dell'attività di trasporto marittimo.

Un ulteriore impatto degno di nota riguarda l'utilizzo di combustibili e tecnologie di propulsione avanzati e le ripercussioni indirette di tali combustibili e tecnologie sull'innovazione. La proposta dovrebbe aumentare la penetrazione delle navi alimentate a celle a combustibile (18,9 %) nella flotta e la propulsione elettrica (5,4 %) entro il 2050 (rispetto a nessuna penetrazione di tali tecnologie nello scenario di base). Ulteriori benefici ambientali possono derivare ad esempio dall'uso crescente dell'elettricità presso i porti e durante la navigazione, quali la riduzione del rumore subacqueo o l'inquinamento dell'acqua dovuto al deposito di gas di scarico in mare, ma tali aspetti non sono stati valutati.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta?

Gli operatori navali sosterranno il costo principale della proposta, che ammonta a 89,7 miliardi di EUR. Tale valore deriva dall'aumento dei costi di capitale (25,8 miliardi di EUR) e dei costi dei combustibili (63,9 miliardi di EUR). I costi indiretti per i porti saranno legati all'infrastruttura di rifornimento necessaria e sono stimati a 5,7 miliardi di EUR.

I costi amministrativi per gli operatori navali sono stimati a 521,7 milioni di EUR, derivanti dalla raccolta, presentazione e verifica di dati dei piani di conformità e dalla relazione annuale sull'energia, dalla cooperazione durante gli audit e le ispezioni, nonché dalla formazione degli equipaggi. Ulteriori 1,8 milioni di EUR sono stati individuati come costi per sviluppare orientamenti affinché i porti possano assicurare la gestione sicura dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Non è stato possibile quantificare i costi specifici per la certificazione dei combustibili.

I costi di applicazione per le autorità pubbliche dovrebbero essere limitati (1,5 milioni di EUR) e concentrarsi sulla fornitura degli strumenti informatici di comunicazione necessari.

L'opzione prescelta fornisce benefici netti pari a 58,4 miliardi di EUR nell'orizzonte temporale della presente proposta.

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

Al fine di aumentare la flessibilità e riconoscere le diverse condizioni di esercizio, le imprese, comprese le piccole e medie imprese (PMI), disporranno di flessibilità nella scelta dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Nel considerare le opzioni per consentire la conformità in comune, l'approccio della flotta è stato respinto per non discriminare le PMI. Al contrario è stato preferito il calcolo del valore medio tramite trasferimento volontario che consente la compensazione dei saldi tra gli operatori.

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

Dato che la conformità sarà valutata da verificatori terzi e si baserà principalmente su strumenti informatici esistenti forniti a livello UE, l'impatto sui bilanci nazionali e sulle amministrazioni nazionali è limitato. Dato che la verifica è una condizione preliminare per il rilascio del documento di conformità, la necessità di aumentare le ispezioni di controllo dello Stato di approdo è considerata minima.

Sono previsti altri impatti significativi?

È probabile che la competitività del settore marittimo dell'UE migliori attraverso una migliore posizione degli istituti di ricerca e innovazione e dei fornitori di tecnologie. L'impatto degli aumenti dei costi dei combustibili sui costi dei noli dovrebbe essere relativamente modesto. L'aumento dei costi della miscela diesel potrebbe comportare un aumento compreso tra lo 0,8 % e il 15,1 % del nolo entro il 2050 (tra lo 0,1 % e il 2,5 % entro il 2030).

D. Tappe successive**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

Sulla base dei dati raccolti ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 e degli obblighi di informazione aggiuntivi previsti dalla presente proposta per dimostrare la conformità, il tasso di penetrazione dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio sarà monitorato attentamente su base annuale. La politica sarà valutata cinque anni dopo la sua data di attuazione.