



Bruxelles, 6 dicembre 2021
(OR. en)

14585/21

Fascicoli interistituzionali:

2021/0211(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0197(COD)
2021/0206(COD)
2021/0202(COD)
2021/0207(COD)

ENV 953
CLIMA 420
ENER 548
TRANS 737
ECOFIN 1212
AGRI 610
FORETS 83
MI 920
RESPR 42
CODEC 1595

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Pacchetto "Pronti per il 55 %" a) Revisione della direttiva (UE) 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra per attuare l'ambizioso nuovo obiettivo climatico 2030 e relative proposte b) Revisione del regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi c) Revisione del regolamento (UE) 2018/841 relativo all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia d) Revisione del regolamento (UE) 2019/631 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e) Regolamento che istituisce il Fondo sociale per il clima – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori – Dibattito orientativo

I. INTRODUZIONE

1. Il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha presentato le proposte in oggetto nell'ambito del pacchetto di proposte legislative "Pronti per il 55 %", che mira ad allineare il quadro delle politiche in materia di clima ed energia dell'UE al nuovo ambizioso obiettivo climatico per il 2030 di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 %, e a porre l'UE sulla buona strada per conseguire l'obiettivo di giungere alla neutralità climatica entro il 2050.
2. In sede di Consiglio, le proposte sono discusse nell'ambito delle quattro seguenti formazioni: "Ambiente", "Energia", "Trasporti" e "Economia e finanza".
3. La presidenza ha elaborato una relazione contenente una panoramica dei progressi compiuti sulle proposte nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" (documento 13977/21). La relazione si concentra sugli aspetti orizzontali del pacchetto, quali le interconnessioni tra i fascicoli, e sulle principali questioni sollevate finora nel quadro delle discussioni. È stata presentata alle formazioni competenti del Consiglio unitamente a relazioni distinte sullo stato di avanzamento dei lavori delle singole proposte.
4. Il 6 ottobre 2021 il Consiglio "Ambiente" ha proceduto a un primo scambio di opinioni sul pacchetto "Pronti per il 55 %". In vista della sessione del Consiglio "Ambiente" del 20 dicembre 2021, l'obiettivo della presente relazione è quello di fornire maggiori dettagli sui progressi compiuti sui cinque fascicoli di competenza del Consiglio "Ambiente" e, ove possibile, esporre in termini generali le opinioni preliminari delle delegazioni sulle principali questioni.
5. Tali fascicoli sono al centro del pacchetto "Pronti per il 55 %", laddove l'incremento del livello di ambizione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) costituisce il principale fattore trainante, unitamente agli obiettivi nazionali aggiornati del regolamento sulla condivisione degli sforzi (ESR) e alle misure volte a potenziare i pozzi naturali attraverso il regolamento sull'uso del suolo, il cambiamento di uso del suolo e la silvicoltura (regolamento LULUCF). La proposta di rendere le norme in materia di CO₂ più stringenti per le autovetture e i furgoni mira ad aiutare gli Stati membri a conseguire i rispettivi obiettivi nazionali più elevati, stimolando nel contempo l'innovazione tecnologica nel settore. L'obiettivo della proposta relativa al nuovo Fondo sociale per il clima (SCF) è quello di affrontare l'impatto sociale e distributivo del nuovo sistema di scambio di quote di emissione proposto per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale.

6. Per quanto riguarda i progressi compiuti complessivamente, la presidenza ritiene che per la maggior parte dei fascicoli saranno necessari ulteriori e considerevoli lavori tecnici a causa della loro complessità e dell'introduzione di nuovi elementi nonché, per quanto riguarda l'ETS, della sua dimensione.

II. LAVORI INTRAPRESI DURANTE LA PRESIDENZA

i) Riforma del sistema di scambio di quote di emissione (ETS)

7. La riforma dell'ETS¹ consiste di tre proposte: una riguarda la modifica della direttiva ETS, della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) e del regolamento MRV sui trasporti marittimi ("ETS globale"), la seconda riguarda la modifica della direttiva ETS per quanto riguarda il settore del trasporto aereo ("ETS trasporto aereo") e la terza è una proposta separata che prevede la modifica della decisione sulla MSR.

¹ Proposta di direttiva 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 (doc.°10875/21° +°ADD 1-7);
proposta di direttiva recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (doc.°10917/21°+°ADD 1-3);
proposta di decisione che modifica la decisione (UE) 2015/1814 per quanto riguarda il quantitativo di quote da integrare nella riserva stabilizzatrice del mercato per il sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra fino al 2030 (doc.°10902/21°+°ADD 1).
Inoltre, il 14 luglio 2021 è stata presentata una quarta proposta relativa all'ETS: proposta di decisione che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica agli operatori aerei stabiliti nell'Unione della compensazione nell'ambito di una misura mondiale basata sul mercato. La proposta è trattata separatamente nell'ambito del Consiglio TTE (Trasporti).

Obiettivo delle proposte è garantire che il sistema ETS apporti il suo contributo al conseguimento dell'ambizione generale rafforzata dell'UE introducendo la fissazione del prezzo del carbonio in settori che non rientrano ancora nell'ETS (trasporto marittimo, edilizia, trasporto stradale) e rafforzando le disposizioni esistenti. La proposta relativa all'"ETS trasporto aereo" ha anche l'obiettivo di dare attuazione al CORSIA². Per quanto riguarda i settori che rientrano nell'attuale ETS, le proposte dovrebbero comportare una riduzione complessiva delle emissioni pari al 61 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005, a fronte dell'attuale obiettivo del 43 %. La proposta di un ETS separato per l'edilizia e il trasporto stradale dovrebbe comportare, in questi settori, una riduzione delle emissioni del 43 % rispetto ai livelli del 2005, con l'obiettivo di aiutare gli Stati membri a conseguire gli obiettivi nazionali previsti dal regolamento sulla condivisione degli sforzi.

Al Parlamento europeo, la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare è la capofila per quanto riguarda le proposte. La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia è la commissione associata per la proposta "ETS globale". Peter Liese (PPE, DE) è stato nominato relatore per la proposta "ETS globale", Sunčana Glavak (PPE, HR) è la relatrice per la proposta "ETS trasporto aereo" e Cyrus Engerer (S&D, MT) è il relatore per la proposta separata di decisione sulla MSR. I lavori sulle proposte sono in fase iniziale e, secondo le informazioni disponibili, non sono stati comunicati calendari definitivi.

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni sono stati consultati in merito alle proposte, ma non hanno ancora formulato i loro pareri.

Durante la presidenza slovena si sono tenute otto riunioni del gruppo "Ambiente" per esaminare le tre proposte concernenti la riforma dell'ETS e le relative valutazioni d'impatto. Le discussioni, basate su un raggruppamento tematico delle proposte, hanno contribuito a realizzare una prima lettura finalizzata a chiarire alcune questioni per consentire alle delegazioni di avere una migliore comprensione delle proposte nel dettaglio. A tale proposito, le delegazioni hanno chiesto maggiori informazioni sull'impatto delle proposte a livello degli Stati membri e hanno chiesto chiarimenti per quanto riguarda le interconnessioni con altre proposte nel pacchetto "Pronti per il 55 %". La maggior parte delle delegazioni sta ancora esaminando i testi e pertanto le loro osservazioni o posizioni sono per lo più preliminari.

² Regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA) concordato dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) nel 2016.

Le delegazioni continuano a considerare l'ETS al centro della politica dell'UE in materia di clima. Benché tutti sembrino essere d'accordo nel riconoscere che l'ETS dovrà apportare il suo contributo, in modo efficiente sotto il profilo dei costi, al conseguimento dell'ambizione rafforzata dell'UE, le modifiche proposte suscitano pareri discordanti. In tale contesto, si sono registrate richieste di valutare le opzioni per aumentare ulteriormente il livello di ambizione dell'ETS, ma sono state sollevate anche preoccupazioni sui potenziali impatti di alcune parti delle proposte sia sui settori economici che sulle famiglie, sottolineando la necessità di tenere conto delle diverse situazioni degli Stati membri.

Creazione di un ETS separato per l'edilizia e il trasporto stradale

Finora le discussioni hanno fatto emergere le forti connessioni tra la proposta di ETS per l'edilizia e il trasporto stradale e altri elementi del pacchetto "Pronti per il 55 %", segnatamente il regolamento relativo al Fondo sociale per il clima, il regolamento sulla condivisione degli sforzi, la direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, il regolamento relativo alle norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni e la direttiva sull'efficienza energetica.

In linea generale, viene riconosciuta la necessità di adoperarsi maggiormente per decarbonizzare i settori dell'edilizia e del trasporto stradale. Tuttavia, un gran numero di delegazioni ha sollevato preoccupazioni in merito alla proposta della Commissione e varie delegazioni hanno espresso riserve di rilievo sull'opportunità di applicare il sistema di scambio di quote di emissione ai settori in questione. Tali preoccupazioni riguardano in particolare l'aumento dei prezzi dell'energia e l'impatto sociale e distributivo sulle famiglie a più basso reddito, con il conseguente maggiore rischio di povertà energetica e aumento delle disparità tra gli Stati membri e al loro interno. In tale contesto, alcune delegazioni hanno contestato anche l'affermazione secondo cui, per questi settori, il sistema ETS sarebbe lo strumento più efficace ai fini della decarbonizzazione, sostenendo che i costi potrebbero semplicemente essere trasferiti sui consumatori. Varie delegazioni si sono chieste se il Fondo sociale per il clima sia sufficiente per attenuare l'impatto sociale e distributivo, mentre altre sono preoccupate per la conseguente perdita di entrate, facendo riferimento, tra l'altro, alle misure fiscali nazionali in vigore. Alcune delegazioni hanno inoltre sollevato questioni relative all'attuazione e agli oneri amministrativi.

D'altro canto, invece, una serie di delegazioni ha accolto con favore la proposta di introdurre un sistema di scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale, sottolineando che in questi settori il sistema ha un maggiore potenziale di decarbonizzazione in un modo efficiente sotto il profilo dei costi e sostiene nel contempo gli Stati membri nel conseguimento dei loro obiettivi nazionali rafforzati nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi. Le stesse delegazioni riconoscono la necessità di misure di mitigazione dell'impatto sociale e distributivo; alcune hanno peraltro messo in luce che anche le misure alternative produrranno effetti analoghi, ma che la fissazione del prezzo del carbonio genera altresì entrate che possono essere utilizzate per tali misure. Alcune nutrono dubbi sul Fondo sociale per il clima.

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione proposto per i combustibili fossili che rientrano nell'ETS separato, alcune delegazioni sono favorevoli ad ampliarlo per includervi tutti i combustibili fossili. Inversamente, altre delegazioni hanno avanzato l'ipotesi di limitare maggiormente la portata dei settori, ad esempio escludendo il settore dell'edilizia abitativa.

Data la novità della proposta di un sistema di scambio di quote di emissioni per l'edilizia e il trasporto stradale, nelle discussioni iniziali si è cercato soprattutto di ottenere chiarimenti dettagliati sul duplice impatto della proposta, per settore e per Stato membro, comprese le quote d'asta e i proventi delle aste per Stato membro, come pure su vari elementi progettuali. Per quanto riguarda le disposizioni relative all'ETS separato volte a garantire l'avvio ordinato del sistema, le delegazioni hanno accolto con favore sia l'obiettivo di tali disposizioni, con alcune richieste di chiarimenti, in particolare in merito al calcolo e alla suddivisione dei dati per quanto riguarda il massimale proposto (compresa la parte di emissioni per Stato membro e per settore), sia la proposta di anticipare il 30 % delle quote mettendole all'asta nel 2026. Benché le proposte siano ancora sotto esame, alcune delegazioni ritengono che un avvio ancora più ordinato sarebbe maggiormente opportuno e si sono chieste se l'anticipazione delle quote non possa comportare problemi in una fase successiva.

Per quanto riguarda la proposta separata relativa alla riserva stabilizzatrice del mercato (MSR), le delegazioni hanno chiesto svariati chiarimenti sulla logica alla base dei parametri e del funzionamento proposti, tra l'altro in merito alla dimensione iniziale e alle soglie per l'integrazione di quote nella riserva e il loro svincolo dalla stessa. Per quanto riguarda il meccanismo basato sull'aumento del prezzo, proposto per contrastare il rischio di fluttuazioni eccessive dei prezzi, alcune delegazioni hanno espresso preoccupazioni circa la sua efficacia; alcune hanno chiesto chiarimenti sugli eventuali impatti del prezzo del carbonio nell'ambito dell'ETS esistente sul prezzo del carbonio nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissione per l'edilizia e il trasporto stradale proposto.

Rafforzamento dell'ETS esistente e della sua ambizione

Le delegazioni ritengono che l'aggiustamento del massimale e l'aumento del fattore di riduzione lineare siano elementi chiave per rafforzare l'ambizione dell'ETS. Queste proposte sono state accolte con favore da varie delegazioni, alcune delle quali sono favorevoli a esplorare modalità per rafforzare ulteriormente tale ambizione. Per quanto riguarda l'aggiustamento del massimale, è stata posta una serie di domande relative al calcolo, al valore previsto in cifre e all'impatto; alcune delegazioni hanno espresso preoccupazione per l'eventualità che tale misura possa comportare un'impennata del prezzo del carbonio nell'anno di introduzione (anche alla luce delle proposte sulla MSR). Le osservazioni iniziali sulla proposta di aumentare il massimale per il trasporto marittimo di ulteriori 79 milioni di quote hanno riguardato principalmente chiarimenti sul calcolo e sulla metodologia. Sono stati sollevati alcuni interrogativi sull'impatto dell'aumento del fattore di riduzione lineare.

Per quanto riguarda le disposizioni in materia di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio/assegnazione gratuita di quote, le delegazioni hanno soprattutto cercato di avere una comprensione dettagliata delle implicazioni delle modifiche proposte. Le delegazioni hanno accolto con favore l'obiettivo di evitare l'attivazione del fattore di correzione transettoriale e, a tale proposito, varie delegazioni hanno esplicitamente sostenuto l'approccio di un'assegnazione gratuita più mirata. Ciononostante, sono state espresse alcune domande e preoccupazioni sulle modifiche proposte. Nello specifico, la proposta di concedere agli impianti l'integralità dell'assegnazione gratuita a condizione che siano state attuate le raccomandazioni formulate nell'audit energetico di cui alla direttiva sull'efficienza energetica ha sollevato problemi per varie delegazioni, alcune delle quali hanno espresso forti riserve al riguardo. Alcune sostengono che ciò comporterebbe un trattamento diverso e iniquo degli impianti nell'ambito del sistema, affermando, tra l'altro, che lo scopo dell'assegnazione gratuita non è quello di dare attuazione alle raccomandazioni dell'audit energetico previsto dalla direttiva sull'efficienza energetica. Alcune delegazioni hanno riconosciuto l'obiettivo della proposta, ma hanno sollevato dubbi circa il possibile onere amministrativo connesso alla sua attuazione. L'aumento del tasso massimo di aggiornamento del parametro di riferimento per l'assegnazione gratuita è stato messo in discussione da alcune delegazioni, preoccupate per l'impatto sull'industria a livello nazionale. Inoltre, sono state sollevate questioni riguardanti, ad esempio, l'ambito di applicazione dell'assegnazione gratuita in relazione al mantenimento, per cinque anni nell'ambito dell'ETS, di taluni impianti che, una volta attuate le misure volte a ridurre il consumo energetico e le emissioni, sarebbero esclusi dall'ambito di applicazione.

Particolare attenzione è stata rivolta alla proposta di eliminare gradualmente l'assegnazione gratuita nell'ETS per i settori soggetti al meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM), al fine di garantire che le misure dell'UE contro la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio siano compatibili con l'OMC. Le osservazioni preliminari hanno spaziato dal suggerimento di valutare un'eliminazione graduale più rapida (che consentirebbe una più rapida introduzione graduale del CBAM) alla richiesta di adottare un approccio prudente; alcune delegazioni hanno indicato che la decisione sull'eliminazione graduale dovrebbe essere presa solo al termine della fase pilota del CBAM. Le delegazioni hanno chiesto, tra l'altro, chiarimenti sulle questioni relative all'equivalenza di trattamento tra i prodotti fabbricati in impianti dell'ETS e i prodotti importati, sottolineando la necessità di garantire che il meccanismo CBAM offra la stessa protezione dalla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio dell'assegnazione gratuita. Sono state poste molte domande sull'impatto che l'eliminazione graduale può avere sulla competitività dei produttori dell'UE nei mercati di esportazione.

Per quanto riguarda i settori del trasporto aereo e marittimo, è stato posto l'accento sull'esigenza di valutare appieno le proposte, in particolare in termini di contributo alla riduzione delle emissioni, di impatto sui settori e di competitività, esaminando nel contempo il contesto internazionale e le circostanze nazionali (ad esempio le questioni relative alla connettività). Per quanto riguarda le interconnessioni con altri fascicoli, alcune delegazioni hanno chiesto una valutazione degli impatti cumulativi delle proposte su ETS, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime e tassazione dei prodotti energetici.

Le delegazioni riconoscono in generale la necessità che il trasporto marittimo contribuisca a ridurre le emissioni di gas a effetto serra. In generale, le delegazioni si sono espresse a favore dell'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS, sottolineando nel contempo l'importanza di salvaguardare la competitività del settore del trasporto marittimo dell'UE e di tenere conto delle specifiche circostanze nazionali e geografiche. Tuttavia, secondo alcuni l'inclusione e la decarbonizzazione del settore marittimo pongono sfide e rischi specifici. Varie delegazioni hanno chiesto di esaminare attentamente le modalità di inclusione (ad esempio l'introduzione graduale del sistema, la distribuzione dei diritti d'asta e la designazione dell'ente responsabile della restituzione delle quote), garantendo nel contempo un sostegno adeguato alla ricerca e all'innovazione e destinando i proventi delle aste all'inverdimento del settore.

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione e il livello di ambizione proposti per l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo, le delegazioni hanno chiesto chiarimenti in merito alla proposta di copertura del 50 % delle tratte extra-UE e alcune hanno auspicato una maggiore ambizione (ad esempio considerando le emissioni diverse dal CO₂ e includendo le navi di peso inferiore a 5000 tonnellate).

Varie delegazioni hanno inoltre espresso dubbi sull'adeguatezza delle misure proposte al fine di contrastare i tentativi degli operatori del mercato di ridurre la loro esposizione alla fissazione del prezzo del carbonio, in particolare favorendo i porti di paesi terzi vicini agli Stati membri o passando ad altri modi di trasporto ("evasione del carbonio"), e hanno chiesto ulteriori misure. In tale contesto, molte delegazioni hanno sottolineato la necessità di garantire condizioni di parità per il settore del trasporto marittimo dell'UE.

Alcune delegazioni hanno chiesto se la clausola di revisione prevedesse la possibilità di allinearsi pienamente a una futura misura basata sul mercato concordata in sede di Organizzazione marittima internazionale, insistendo sulla necessità di reagire di fronte a eventuali sviluppi significativi al riguardo.

Alcune delegazioni hanno chiesto ulteriori informazioni sulle disposizioni proposte riguardanti il soggetto regolamentato, l'autorità amministrativa, nonché l'esecuzione e le sanzioni, e in particolare se queste ultime fossero proporzionate e allineate alle procedure internazionali. Sono state inoltre sollevate questioni relative all'impatto sui prezzi del trasporto marittimo e al potenziale aumento degli oneri amministrativi per le società e le autorità.

Per quanto riguarda la proposta "ETS trasporto aereo", l'esame iniziale si è concentrato su questioni tecniche piuttosto dettagliate volte a chiarire varie disposizioni della proposta e il suo impatto, anche per quanto riguarda la competitività e i consumatori. È emerso un ampio sostegno nei confronti dell'obiettivo di un'ulteriore decarbonizzazione del settore, garantendo nel contempo parità di condizioni per le compagnie aeree europee in un mercato globale. In particolare, per quanto riguarda le due caratteristiche principali della proposta, vale a dire la graduale eliminazione dell'assegnazione gratuita di quote per il trasporto aereo e l'attuazione del CORSIA:

- vi è un consenso generale nel riconoscere che l'assegnazione gratuita dovrebbe essere gradualmente eliminata; alcune delegazioni sono favorevoli a un ritiro graduale più lento, anche alla luce della COVID-19, e chiedono un sostegno adeguato al settore. Varie altre delegazioni sostengono la proposta di una transizione alla vendita all'asta integrale o preferiscono un'eliminazione graduale più rapida o addirittura immediata;
- quanto alla proposta di attuare il CORSIA, se del caso, attraverso la direttiva ETS, sono state formulate domande sull'opzione scelta riguardo al campo di applicazione (ossia il CORSIA per i voli al di fuori del SEE e la continuazione del sistema ETS per i voli intra-SEE e i voli in partenza verso il Regno Unito e la Svizzera). Le osservazioni erano volte principalmente a ottenere chiarimenti sulle modalità di attuazione, in particolare sulla coerenza con le ambizioni dell'accordo di Parigi e sull'allineamento con il CORSIA. Le domande si sono incentrate, tra l'altro, sulla qualità dei crediti e sulla terminologia relativa ai crediti, sui paesi interessati e sullo scenario di riferimento.

Le osservazioni iniziali sulle proposte relative alla riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) si sono concentrate, tra l'altro, sull'impatto delle proposte sulla fissazione del prezzo del carbonio. Hanno riguardato, da un lato, la garanzia di un forte segnale del prezzo a sostegno di un sistema ETS ambizioso e, dall'altro, l'attenuazione degli sbalzi di prezzo, in particolare dei forti aumenti, mentre alcune delegazioni si sono interrogate anche sugli effetti cumulativi dell'aggiustamento del massimale e delle modifiche alla MSR nell'anno dell'aggiustamento. A tal fine sono inoltre stati formulati quesiti in merito alle modifiche proposte ai parametri di progettazione, tra cui il livello di soglia per l'attivazione dell'intervento della MSR e i motivi per cui non è prevista una riduzione delle soglie. Altri si sono chiesti se non fosse più appropriato prevedere altri criteri, in particolare i livelli del prezzo del carbonio, ai fini dell'attivazione dell'intervento. Una delegazione ha suggerito che la MSR dovrebbe essere considerata uno strumento per correggere gli squilibri tra le entrate e i costi pagati dagli impianti ETS negli Stati membri beneficiari del Fondo per la modernizzazione.

Per quanto riguarda l'altra proposta relativa a una decisione sulla MSR che mantenga il tasso di immissione raddoppiato al 24 % fino al 2030, varie delegazioni hanno espresso esplicitamente il loro sostegno alla proposta, ricordando la necessità di continuare a eliminare l'eccedenza storica, mentre altre hanno affermato di nutrire serie preoccupazioni riguardo al suo impatto.

Nel contesto della recente impennata dei prezzi dell'energia, varie delegazioni hanno sottolineato la necessità di rafforzare in via prioritaria l'articolo 29 bis sulle "Misure in caso di fluttuazioni eccessive dei prezzi" (che non fa parte della proposta della Commissione) per renderlo più reattivo. Alcune hanno inoltre chiesto di affrontare la questione relativa a eventuali speculazioni sul mercato ETS, mentre altre hanno messo in guardia contro misure che potrebbero indebolire o addirittura compromettere il funzionamento del sistema ETS. Varie delegazioni non ritengono opportuno trattare la questione dell'aumento dei prezzi dell'energia nel quadro del pacchetto "Pronti per il 55 %".

Per quanto riguarda le disposizioni finanziarie relative al sistema ETS, le discussioni si sono incentrate principalmente su dimensioni, fonti, ambito di applicazione e distribuzione del Fondo per la modernizzazione e del Fondo per l'innovazione, nonché sulle disposizioni in materia di assegnazione.

Varie delegazioni hanno accolto con favore la proposta di potenziare il Fondo per la modernizzazione, mentre alcune hanno proposto un ulteriore aumento e altre hanno chiesto una valutazione dell'utilizzo dei finanziamenti, compresi gli effetti previsti di tale aumento sulla mitigazione dei cambiamenti climatici. Varie delegazioni hanno sostenuto esplicitamente la proposta di escludere qualsiasi combustibile fossile (e non solo i combustibili fossili solidi) dal sostegno agli investimenti derivante dai finanziamenti a titolo del Fondo per la modernizzazione, mentre altre hanno espresso forti riserve e alcune hanno ricordato il riferimento nelle conclusioni del Consiglio europeo del dicembre 2020 al ruolo delle tecnologie di transizione come il gas.

Molti hanno accolto con favore l'aumento del Fondo per l'innovazione, mentre altri lo hanno contestato. Alcuni hanno sollevato preoccupazioni in merito a come finanziare il Fondo per l'innovazione, in particolare mediante le quote del sistema ETS separato per l'edilizia e il trasporto stradale e le quote derivanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita ai settori inclusi nel CBAM.

In generale, le delegazioni hanno accolto con favore il chiarimento secondo cui tutti i settori nell'ambito del sistema ETS possono beneficiare del Fondo per l'innovazione, nonché l'estensione del suo campo di applicazione in modo che possa fornire sostegno a progetti attraverso meccanismi di gara competitivi quali i contratti per differenza sul carbonio. In particolare, alcuni hanno ritenuto che, in quanto nuovo settore nell'ambito del sistema ETS, il settore dei trasporti marittimi debba beneficiare di finanziamenti adeguati, ad esempio mediante l'assegnazione di fondi. È stato inoltre proposto di istituire un fondo specifico per sostenere la transizione verde del settore marittimo, cui si sono aggiunte opinioni favorevoli a un maggiore equilibrio geografico nella distribuzione dei progetti nell'ambito del Fondo per l'innovazione.

Varie delegazioni hanno chiesto chiarimenti sull'assegnazione obbligatoria di tutti i proventi delle aste a fini legati al clima e all'energia, evidenziando questioni di compatibilità con i principi di bilancio nazionali. Molte hanno sottolineato che occorre valutare le disposizioni finanziarie alla luce dell'imminente proposta della Commissione concernente la decisione relativa alle risorse proprie e delle sue implicazioni sulla quota degli Stati membri dei proventi delle aste. Osservazioni analoghe sono state formulate anche riguardo alle entrate previste dal sistema ETS separato proposto per l'edilizia e il trasporto stradale, compresa la loro assegnazione.

Per quanto riguarda altre questioni, è emerso che gli impianti che utilizzano biomassa costituiscono una priorità particolare per alcune delegazioni. In tale contesto, alcune delegazioni hanno espresso preoccupazioni per il fatto che il valore soglia inferiore, pari al 95 %, proposto per la combustione della biomassa con un fattore di emissione pari a zero creerà incentivi all'utilizzo di combustibili fossili in tali impianti.

ii) Regolamento sulla condivisione degli sforzi³ (ESR)

8. L'obiettivo principale della proposta della Commissione è aumentare il contributo dell'ESR all'ambizione globale dell'UE in materia di clima per il 2030 fissando un nuovo obiettivo UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 40 % (contro l'attuale 29 %) rispetto al 2005 nei settori interessati da detto regolamento e aggiornare di conseguenza gli obiettivi nazionali degli Stati membri.

Il Parlamento europeo ha nominato Jessica Polfjård (EPP, SE) relatrice della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI). I lavori sul fascicolo sono in fase iniziale e, secondo le informazioni disponibili, non sono stati comunicati calendari definitivi.

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni sono stati consultati in merito alle proposte, ma non hanno ancora formulato i loro pareri.

Durante la presidenza slovena, il gruppo "Ambiente" ha esaminato la proposta e la relativa valutazione d'impatto in tre riunioni, che hanno consentito di completare una prima lettura preliminare della proposta. Sebbene l'ambizione generale rafforzata della proposta abbia raccolto un ampio sostegno, la maggior parte delle delegazioni sta ancora studiando la proposta in modo più dettagliato e pertanto le loro opinioni o posizioni hanno carattere preliminare in questa fase. Le discussioni si sono pertanto concentrate sul chiarimento dei nuovi elementi della proposta rispetto al vigente ESR. Nel corso delle riunioni tenutesi finora, la Commissione ha cercato di fornire chiarimenti e risposte ai quesiti posti dalle delegazioni che riguardano in particolare gli obiettivi proposti, le flessibilità e la riserva supplementare, anche in relazione ad altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %".

³ Proposta di regolamento che modifica il regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi (doc. 10867/21 + ADD 1-4).

La proposta mantiene l'attuale ambito di applicazione dell'ESRi, che comprende il trasporto stradale e l'edilizia. In linea di principio, le delegazioni hanno accolto con favore il fatto che l'ambito di applicazione non sia stato modificato, ma hanno chiesto ulteriori informazioni sull'interazione tra l'ESR e il nuovo sistema di scambio di quote di emissioni proposto per l'edilizia e il trasporto stradale. Secondo la Commissione, l'estensione simultanea del sistema di scambio di quote di emissione a questi due settori nel quadro della proposta di revisione della direttiva ETS aiuterà gli Stati membri a raggiungere i loro obiettivi nel quadro dell'ESR invece di sostituirli.

L'approccio utilizzato per aggiornare gli obiettivi nazionali proposti per gli Stati membri continua a basarsi sul PIL pro capite, con rettifiche limitate per tener conto delle preoccupazioni in materia di efficienza in termini di costi. Mentre alcune delegazioni hanno accolto con favore il fatto che il PIL pro capite rimanga la base di calcolo, altre hanno espresso il timore che la metodologia utilizzata non rifletta sufficientemente il criterio dell'efficienza in termini di costi o non contribuisca sufficientemente alla convergenza nel tempo, in particolare dato che la fascia obiettivo di 40 punti percentuali è invariata rispetto all'ESR vigente. Alcune delegazioni hanno dichiarato di ritenere i rispettivi nuovi obiettivi molto impegnativi. Su richiesta delle delegazioni, la Commissione ha fornito maggiori informazioni e dati sul calcolo degli obiettivi nazionali.

Inoltre, alcune delegazioni hanno espresso preoccupazione per il fatto che la proposta di revisione dei dati sulle emissioni provenienti dagli inventari nazionali, la cui realizzazione è prevista per il 2025, e il successivo nuovo adeguamento delle assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri per il periodo 2026-2030 possano generare incertezza negli Stati membri. L'adeguamento, nell'ambito dell'aggiornamento tecnico del quadro per la definizione delle assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri, è proposto in quanto gli effetti della pandemia di COVID-19 e della ripresa post COVID-19 sull'economia e sul livello di emissioni dell'UE non sono noti e non possono ancora essere pienamente quantificati. Secondo la Commissione, l'adeguamento mira a garantire che la quantità di assegnazioni annuali di emissioni continui a consentire trasferimenti tra Stati membri e tenga conto di un'eventuale ripresa, evitando nel contempo l'accumulo di eccedenze eccessive.

Riguardo alle flessibilità previste nell'ESR, le delegazioni convengono in generale che queste svolgeranno un ruolo importante nell'aiutare gli Stati membri a raggiungere i loro obiettivi nazionali in modo efficiente in termini di costi, nel rispetto dell'integrità ambientale. La proposta della Commissione mantiene le flessibilità generali (accantonamenti e prestiti, scambio di assegnazioni annuali di emissioni tra gli Stati membri), mentre vengono proposte alcune modifiche alla flessibilità ETS (maggiore accesso per Malta) e alla flessibilità LULUCF, consentendo agli Stati membri di utilizzare un quantitativo limitato di assorbimenti netti provenienti dal settore LULUCF per raggiungere il loro obiettivo di conformità nell'ambito dell'ESR. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, varie delegazioni hanno chiesto ulteriori chiarimenti sulle modifiche proposte alla flessibilità LULUCF e sui motivi soggiacenti alla ripartizione dell'utilizzo del livello massimo totale della flessibilità tra i due periodi di conformità di cinque anni senza prevedere alcuna possibilità di riporto dal primo periodo (2021-2025) al secondo (2026-2030). La Commissione ha informato che ciò è legato al cambiamento della metodologia di contabilizzazione proposta nel regolamento LULUCF per il periodo 2026-2030 nonché alla normativa europea sul clima.

La proposta contiene inoltre una nuova riserva volontaria che sarebbe composta da eventuali crediti LULUCF rimasti inutilizzati alla fine del secondo periodo di conformità. Gli Stati membri potrebbero avere accesso alla riserva al fine di rispettare il loro obiettivo per il 2030 nell'ambito dell'ESR, a condizione che l'UE abbia raggiunto il suo obiettivo complessivo per il 2030 tenendo conto del limite massimo per il contributo degli assorbimenti netti conformemente alla normativa europea sul clima. Varie delegazioni hanno inoltre chiesto maggiori informazioni circa l'obiettivo della nuova riserva supplementare, il suo funzionamento previsto e il suo potenziale di aiutare gli Stati membri a rispettare i loro obiettivi nell'ambito dell'ESR, mentre alcune delegazioni si rammaricano della mancanza di prevedibilità per gli Stati membri dato che non saranno a conoscenza della sua disponibilità fino alla fine del processo di verifica della conformità.

Oltre alle domande sul funzionamento parallelo delle flessibilità previste nelle proposte ESR e LULUCF, alcune delegazioni hanno chiesto se non sia possibile aumentare il ricorso o l'accesso alla flessibilità una tantum tra l'ETS e l'ESR per migliorare l'efficienza in termini di costi delle riduzioni delle emissioni.

iii) Regolamento sull'uso del suolo, sul cambiamento di uso del suolo e sulla silvicoltura (regolamento LULUCF)⁴

9. L'obiettivo principale della proposta della Commissione è aumentare il contributo del settore LULUCF all'ambizione generale rafforzata dell'UE in materia di clima per il 2030 fissando un obiettivo a livello dell'UE di 310 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente negli assorbimenti netti di gas a effetto serra nel settore LULUCF nel 2030.

Al Parlamento europeo, la commissione competente è la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) con Ville Niinistö (Verts/ALE, FI) quale relatore. Norbert Lins (PPE, DE) è stato nominato relatore per la commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale (AGRI), commissione associata con competenza concorrente su disposizioni specifiche (articolo 2, paragrafo 3, e articolo 4, paragrafo 4). I lavori sul fascicolo sono ancora in fase iniziale e, secondo le informazioni attualmente disponibili, non sono stati comunicati calendari definitivi.

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni sono stati consultati in merito alle proposte, ma non hanno ancora formulato i loro pareri.

⁴ Proposta di regolamento che modifica il regolamento (UE) 2018/841 per quanto riguarda l'ambito di applicazione, semplificando le norme di conformità, stabilendo gli obiettivi degli Stati membri per il 2030 e fissando l'impegno di conseguire collettivamente la neutralità climatica entro il 2035 nel settore dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura, e il regolamento (UE) 2018/1999 per quanto riguarda il miglioramento del monitoraggio, della comunicazione, della rilevazione dei progressi e della revisione (doc. 10857/21 + ADD 1-4).

Durante la presidenza slovena, il gruppo "Ambiente" ha esaminato la proposta e la relativa valutazione d'impatto in quattro riunioni, che hanno consentito di completare una prima lettura preliminare della proposta. In questa fase, i pareri espressi dalle delegazioni hanno per lo più carattere preliminare e le discussioni a livello tecnico sulla proposta della Commissione si sono concentrate principalmente sul chiarimento delle modifiche proposte al regolamento vigente, in particolare nel contesto delle modifiche significative al regime generale a decorrere dal 2026. La maggior parte dei quesiti e delle preoccupazioni espressi finora riguardano gli obiettivi nazionali per il 2030, il quadro previsto per il periodo successivo al 2030, le flessibilità destinate ad aiutare gli Stati membri a rispettare i loro obiettivi (compresa l'interazione con le flessibilità e la riserva supplementare proposta nell'ESR), il meccanismo di conformità e sanzione nonché gli obblighi di monitoraggio e comunicazione.

Dal 2021 al 2025, la proposta mantiene l'attuale "regola del non debito", in base a cui gli Stati membri devono garantire che la somma delle emissioni totali non superi la somma degli assorbimenti totali generati dal settore dopo l'applicazione delle pertinenti norme di contabilizzazione e la flessibilità con il settore ESR. Per il periodo 2026-2030, la proposta fissa un obiettivo a livello dell'UE di 310 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente di assorbimenti netti nel settore LULUCF entro il 2030. Tale obiettivo è ripartito tra gli Stati membri sotto forma di obiettivi nazionali vincolanti sulla base degli attuali risultati in termini di mitigazione del rispettivo settore LULUCF e della rispettiva quota di terreni gestiti nell'UE. Nel 2025 la Commissione propone di adottare un atto di esecuzione che stabilisca obiettivi annuali per ciascuno Stato membro, sulla base di una traiettoria lineare. A partire dal 2031 la Commissione propone di fondere le emissioni diverse dalla CO₂ dell'agricoltura con gli assorbimenti e le emissioni compresi nell'ambito di applicazione del regolamento LULUCF, al fine di creare un nuovo pilastro unico che copra l'uso del suolo, la silvicoltura e l'agricoltura. Inoltre, la proposta stabilisce l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2035 a livello dell'UE nel settore combinato. Essa definisce anche un processo in base al quale, entro la fine del 2025, la Commissione presenterà una proposta legislativa che stabilisca i contributi degli Stati membri all'obiettivo della neutralità climatica nel settore combinato del suolo.

Le delegazioni riconoscono in linea di massima l'importante ruolo del settore LULUCF per quanto riguarda la politica dell'UE in materia di clima e il relativo innalzamento del livello di ambizione generale. Nelle opinioni iniziali, tuttavia, una serie di delegazioni ha espresso preoccupazioni in merito agli obiettivi nazionali proposti per il 2030, anche per quanto concerne il loro livello di ambizione, i criteri utilizzati per il calcolo e il nuovo meccanismo di conformità proposto. Molti hanno messo in discussione il modo in cui, nella distribuzione degli obiettivi, sono state prese in considerazione caratteristiche nazionali quali le condizioni geografiche naturali e la struttura per età delle foreste, nonché la necessità di garantire l'incremento a lungo termine dei pozzi. La maggioranza delle delegazioni teme che il processo proposto per la successiva fissazione di obiettivi annuali per il periodo 2026-2029, sulla base di una traiettoria lineare, non sia adatto per un settore caratterizzato da ampie fluttuazioni da un anno all'altro e che, per lo stesso motivo, non sia opportuno verificare la conformità sulla base di un solo anno. Varie delegazioni hanno inoltre espresso timori riguardo all'applicazione del meccanismo proposto per le correzioni tecniche e hanno chiesto maggiori informazioni sul processo e sui risultati previsti. In questa fase persistono numerosi interrogativi sul quadro previsto per il periodo successivo al 2030, che alcune delegazioni ritengono prematuro includere nella proposta in esame.

Le discussioni sulle flessibilità si sono incentrate finora sul chiarimento degli aspetti tecnici e sulle modifiche delle attuali flessibilità dopo il 2025, nonché su una migliore comprensione delle interconnessioni tra le flessibilità contenute nelle proposte ESR e LULUCF, anche nel contesto della normativa europea sul clima. A partire dal 2026, non sarà più possibile riportare gli assorbimenti in eccedenza dal periodo 2021-2025 al periodo 2026-2030. Gli Stati membri potranno tuttavia continuare a scambiare le loro eccedenze. Nel secondo periodo l'attuale flessibilità relativa all'uso del suolo sarà ampliata estendendo l'ambito di applicazione dai terreni forestali gestiti a tutte le categorie di rendicontazione del suolo. La quantità totale possibile della flessibilità sarà suddivisa in due e il suo utilizzo sarà subordinato al rispetto, a livello dell'UE, degli obiettivi per entrambi i periodi. Nel secondo periodo la flessibilità relativa all'uso del suolo è destinata a fungere da strumento unico di flessibilità e può essere utilizzata per attenuare le fluttuazioni da un anno all'altro. Inoltre, in entrambi i periodi potrebbe essere utilizzato, a determinate condizioni, un meccanismo supplementare per aiutare gli Stati membri che devono far fronte a disturbi naturali.

In generale, le delegazioni riconoscono che, in particolare per i disturbi naturali, le flessibilità saranno molto importanti per facilitare il rispetto, da parte degli Stati membri, dell'ambizione rafforzata dopo il 2025. Hanno tuttavia espresso preoccupazione circa l'adeguatezza delle flessibilità proposte a tale riguardo, in particolare ove la disponibilità della flessibilità sia subordinata al conseguimento dell'obiettivo generale dell'UE. Sono stati sollevati quesiti in merito alla soppressione della possibilità per gli Stati membri di riportare gli assorbimenti LULUCF in eccedenza dal periodo del "non debito" 2021-2025 per utilizzarli nel periodo 2026-2030, nonché riguardo al fatto che la proposta non consente di riportare gli assorbimenti in eccedenza nel secondo periodo di conformità nel contesto degli obiettivi annuali.

La proposta include modifiche al regolamento (UE) 2018/1999 sulla governance dell'Unione dell'energia⁵, che comprende le norme per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra e per assodare i progressi degli Stati membri verso il conseguimento dei loro obiettivi a norma del regolamento LULUCF. Tali modifiche comprendono misure volte ad aumentare l'accuratezza del monitoraggio e della comunicazione e obblighi di monitoraggio e comunicazione delle emissioni e degli assorbimenti utilizzando le tecnologie avanzate disponibili nell'ambito dei programmi dell'Unione, ad esempio Copernicus, e i dati digitali raccolti nell'ambito della politica agricola comune. Con l'ausilio dei nuovi dati resi disponibili in seguito all'applicazione dei nuovi obblighi ai sistemi di inventario, gli Stati membri saranno inoltre tenuti a fornire informazioni supplementari nelle loro relazioni di conformità relative ai due periodi, rispettivamente nel 2027 e nel 2032, compresa una valutazione delle sinergie e dei compromessi tra le politiche e le misure nazionali, al fine di passare a misure più orientate alle politiche anziché garantire solo la coerenza a livello di contabilizzazione.

⁵ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

Le delegazioni hanno espresso preoccupazione per il fatto che i nuovi obblighi di monitoraggio e comunicazione rischiano di aumentare in misura significativa la complessità dell'inventario dei gas a effetto serra e alcune di esse segnalano che le informazioni richieste dovrebbero limitarsi a quanto necessario per garantire il monitoraggio dei progressi e il riesame delle emissioni e degli assorbimenti nel settore. Varie delegazioni temono inoltre che i nuovi obblighi possano comportare costi aggiuntivi, oneri amministrativi o duplicazioni del lavoro. In linea generale, le delegazioni ritengono che siano necessarie ulteriori discussioni a livello tecnico per comprendere meglio gli obblighi e le loro implicazioni.

iv) Regolamento relativo alle norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni⁶

10. La proposta mira a contribuire all'ambizione generale rafforzata dell'UE in quanto innalza gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i furgoni nuovi per il 2030 e introduce un obiettivo del 100 % per il 2035, stimolando in tal modo l'innovazione e garantendo che l'industria automobilistica europea conservi e rafforzi il suo livello di competitività globale. L'ambizione rafforzata sosterrà, tra l'altro, gli Stati membri nel conseguimento dei loro obiettivi nazionali vincolanti nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi.

Al Parlamento europeo, è responsabile della proposta la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare. È stato nominato relatore Jan Huitema (Renew, NL). I lavori sul fascicolo sono in fase iniziale e, secondo le informazioni disponibili, non sono stati comunicati calendari definitivi.

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni sono stati consultati in merito alla proposta, ma non hanno ancora formulato i loro pareri.

⁶ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima (doc. 10906/21 + ADD 1-5).

Durante la presidenza slovena si sono tenute tre riunioni in sede di gruppo "Ambiente" per esaminare la proposta e la relativa valutazione d'impatto, compreso un esame articolo per articolo. Le discussioni iniziali hanno chiarito una serie di questioni, ma la maggior parte delle delegazioni sta ancora esaminando la proposta e pertanto le loro opinioni o posizioni sono per lo più preliminari. Le discussioni iniziali hanno rivelato tuttavia preferenze per quanto riguarda l'ambizione dei livelli-obiettivo. Va peraltro osservato che alcune delegazioni non hanno neppure fornito, o hanno fornito solo in parte, indicazioni preliminari riguardo ai livelli-obiettivo proposti.

È opinione diffusa che il settore automobilistico debba contribuire all'ambizione generale rafforzata in materia di clima per il 2030 e il 2050. Per una serie di delegazioni la proposta è fondamentale per conseguire il livello di ambizione generale e conseguire i loro obiettivi nazionali più ambiziosi nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi. Varie delegazioni hanno sottolineato che l'ambizione dovrebbe essere esaminata in modo coerente con altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %" e in particolare con la proposta di regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR).

Le discussioni si sono concentrate sull'innalzamento degli obiettivi, compreso in particolare l'obiettivo del 100 % per il 2035, che impone che tutte le autovetture e i furgoni nuovi siano veicoli a zero emissioni entro tale data e comporta di fatto una messa al bando graduale dei motori a combustione interna.

Varie delegazioni hanno chiesto o potrebbero sostenere un livello di ambizione più elevato, con la motivazione che una maggiore accelerazione del passaggio a veicoli a emissioni zero è possibile e necessaria alla luce dell'ambizione generale. In tale contesto, si sottolinea in particolare che i veicoli a emissioni zero stanno già diventando ampiamente disponibili e che la loro diffusione sul mercato dovrebbe aumentare in misura significativa. Un'ambizione rafforzata contribuirebbe ad accelerare sia la diffusione che l'accessibilità economica di tali veicoli, anche nel mercato dell'usato. In particolare, tali delegazioni desiderano anticipare l'obiettivo del 100 % al 2030. Alcuni hanno posto interrogativi circa la possibilità per gli Stati membri di adottare misure supplementari a livello nazionale (alcuni Stati membri hanno politiche/piani per mettere al bando gradualmente i motori a combustione interna prima di quanto proposto dalla Commissione). Alcune delegazioni hanno suggerito di innalzare gli obiettivi per il 2025 e di fissare un obiettivo intermedio tra il 2025 e il 2030, mettendo altresì in discussione obiettivi differenziati per autovetture e furgoni nel 2030.

Altre delegazioni hanno invece appoggiato il mantenimento degli attuali obiettivi per il 2025 e gli obiettivi differenziati per autovetture e furgoni, come proposto dalla Commissione.

Alcune delegazioni hanno espresso almeno un sostegno preliminare al livello di ambizione proposto, anche se alcune lo hanno fatto con qualche riserva o sfumatura. Si è suggerito che l'obiettivo del 100 % per il 2035 sia accompagnato fino al 2039 da deroghe di qualche tipo per i veicoli a basse emissioni con le migliori prestazioni.

Per varie delegazioni, il livello di ambizione proposto è fonte di preoccupazione, in particolare l'obiettivo del 100 % per il 2035, che alcune ritengono esplicitamente inaccettabile. Riguardo agli obiettivi per il 2030, finora alcune hanno segnalato il loro disaccordo con la proposta della Commissione. I dubbi espressi riguardano in primo luogo il timore che la graduale messa al bando dei motori a combustione interna sia prematura e che sia necessario più tempo; a tale riguardo alcune delegazioni suggeriscono di prendere una decisione in merito solo nel contesto del prossimo riesame, che potrebbe essere anticipato al 2026. Sempre a questo proposito, le stesse delegazioni hanno richiamato l'attenzione su una serie di considerazioni, in particolare la necessità di tenere conto delle diverse situazioni degli Stati membri per quanto riguarda la diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni dovute a disparità nella realizzazione di infrastrutture di ricarica e nel potere d'acquisto. Hanno sottolineato inoltre che la messa al bando graduale dei motori a combustione interna è contraria al principio della neutralità tecnologica. Si è sottolineato inoltre che si dovrebbe tenere conto dell'impatto del cambiamento nel settore manifatturiero e della conseguente perdita di posti di lavoro, che impongono un'azione sostanziale per quanto riguarda, tra l'altro, il miglioramento delle competenze e la riqualificazione dei lavoratori. Sono stati poi sollevati interrogativi in merito all'accessibilità economica dell'energia elettrica e alla disponibilità di batterie e materie prime.

È stato chiesto di esaminare l'impatto della proposta sul mercato delle autovetture di seconda mano in alcuni Stati membri, sottolineando che una diffusione più rapida delle autovetture a basse e a zero emissioni negli Stati membri a reddito più elevato potrebbe portare a un aumento delle esportazioni di autovetture più vecchie e più inquinanti negli Stati membri a basso reddito. Pur riconoscendo che la questione non può essere affrontata nel presente regolamento, si suggerisce alla Commissione di monitorarla, ad esempio nel contesto della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori/del processo di riesame, e di valutare più attentamente le possibili soluzioni.

Alcune delegazioni chiedono o potrebbero sostenere l'inclusione del contributo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel valutare il rispetto degli obiettivi da parte dei costruttori di veicoli. Tuttavia varie delegazioni appoggiano fermamente le argomentazioni contrarie della Commissione, tra cui il fatto che sia meglio orientare tali combustibili verso altri settori più difficili da decarbonizzare.

Alcune delegazioni desiderano porre fine all'uso del cosiddetto parametro della massa nella determinazione degli obiettivi specifici per le emissioni per i costruttori e quindi della ripartizione degli sforzi tra questi.

Per quanto riguarda il meccanismo per incentivare la diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni concordato nell'ultima revisione del regolamento, la Commissione propone di eliminarlo gradualmente entro il 2030, ritenendo che la severità dell'obiettivo sia il principale fattore trainante per la loro diffusione. Le osservazioni formulate finora dimostrano che varie delegazioni appoggiano questa proposta, mentre alcune sono favorevoli ad anticipare l'eliminazione graduale e affermano che, nella sua forma attuale, vi è un rischio di minare l'ambizione. Altre si oppongono all'eliminazione graduale proposta, sottolineando che il meccanismo fornisce particolari incentivi per promuovere la diffusione di tali veicoli negli Stati membri in cui è attualmente scarsa. Alcune delegazioni hanno espresso riserve sull'abolizione della deroga per i piccoli costruttori, dal momento che presenta vantaggi molto limitati in termini di riduzione delle emissioni ma tiene conto di talune caratteristiche del mercato. Altre delegazioni hanno espresso sostegno alla proposta.

Dalle discussioni iniziali emerge un sostegno a favore di anticipare il riesame in programma per il 2028: le delegazioni hanno presentato una serie di ulteriori questioni da sottoporre a riesame o da includere nella prevista relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, viste anche le discussioni relative all'ambizione proposta.

v) Regolamento sul Fondo sociale per il clima⁷ (SCF)

11. La proposta mira ad attenuare l'impatto sociale e distributivo del sistema di scambio di quote di emissioni per l'edilizia e il trasporto stradale istituendo un Fondo sociale per il clima (regolamento SCF) per sostenere le famiglie, gli utenti dei trasporti e le microimprese vulnerabili. Sulla base dei piani sociali per il clima che dovranno essere elaborati dagli Stati membri, il Fondo sostiene misure e investimenti volti a ridurre le emissioni dei gruppi vulnerabili in questi settori e può anche finanziare misure di sostegno diretto temporaneo al reddito.

In sede di Parlamento europeo, la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) e la commissione per l'occupazione e gli affari sociali (EMPL) sono entrambe commissioni competenti nell'ambito di una procedura con le commissioni congiunte. La commissione per i bilanci (BUDG) è commissione associata con competenza esclusiva sugli aspetti che riguardano direttamente le risorse proprie. I relatori nominati sono Esther de Lange (PPE, NL) per ENVI, David Casa (PPE, MT) per EMPL e Margarida Marques (S&D, PT) per BUDG. I lavori sulla proposta sono in fase iniziale e, secondo le informazioni disponibili, non sono stati comunicati calendari definitivi.

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni sono stati consultati in merito alle proposte, ma non hanno ancora formulato i loro pareri.

⁷ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo sociale per il clima (doc. 10920/21 + COR 1 + ADD 1 + ADD 1 COR 1).

Il gruppo ad hoc "Fondo sociale per il clima" (gruppo ad hoc SCF)⁸ ha tenuto tre riunioni sul regolamento SCF durante la presidenza slovena, incentrando le discussioni sul chiarimento di una serie di importanti aspetti generali e di bilancio della proposta. Sebbene in linea generale venga riconosciuta la necessità di garantire una transizione verde che non lasci indietro nessuno e di affrontare le conseguenze sociali del proposto sistema di scambio di quote di emissioni per l'edilizia e il trasporto stradale, la proposta ha ricevuto, nel complesso, reazioni contrastanti. Alcune delegazioni hanno accolto con favore l'idea generale di istituire un fondo, mentre molte altre hanno espresso preoccupazioni significative e chiesto chiarimenti, in particolare per quanto riguarda le interconnessioni con altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %", i dati a sostegno dei vari calcoli contenuti nella proposta e l'impatto a livello degli Stati membri, e varie delegazioni hanno deplorato l'assenza di una valutazione d'impatto autonoma. Le delegazioni stanno ancora esaminando il testo e pertanto le loro osservazioni o posizioni sono per lo più preliminari. Durante la presidenza francese sarà avviato un esame articolo per articolo della proposta.

Per la maggior parte delle delegazioni il regolamento SCF è intrinsecamente collegato al nuovo sistema di scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale proposto nella direttiva ETS riveduta; alcune sottolineano anche l'impatto sociale e distributivo di altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %", tra cui la direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici.

Varie delegazioni hanno sottolineato che la messa a punto delle posizioni nazionali sul regolamento SCF sarà subordinata alla valutazione delle prossime proposte concernenti la decisione relativa alle risorse proprie e la modifica del quadro finanziario pluriennale (2021-2027). Alcune delegazioni hanno espresso preoccupazioni in merito alla riapertura del quadro finanziario pluriennale e ritengono che i fondi esistenti potrebbero essere utilizzati per affrontare le conseguenze sociali del sistema di scambio di quote di emissioni per l'edilizia e il trasporto stradale proposto. In tale contesto varie delegazioni hanno messo in rilievo l'esistenza di una sovrapposizione tra l'ambito di applicazione dell'SCF e altri strumenti, in particolare gli strumenti della politica di coesione e il dispositivo per la ripresa e la resilienza nonché le misure nazionali.

⁸ Il suo mandato è stato approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) l'8 settembre 2021 (doc. 11402/2021 + COR 1). Sotto l'autorità del Comitato dei rappresentanti permanenti il gruppo ad hoc SCF riferisce alla formazione "Ambiente" del Consiglio e, se del caso, alla formazione "Economia e finanza" del Consiglio.

Per quanto riguarda le basi giuridiche proposte, ossia l'articolo 91, paragrafo 1, lettera d), TFUE (trasporti), l'articolo 192, paragrafo 1, TFUE (ambiente) e l'articolo 194, paragrafo 1, lettera c), TFUE (energia), varie delegazioni hanno messo in discussione la loro adeguatezza e si sono chieste se sia possibile prevedere un sostegno diretto temporaneo al reddito a norma delle basi giuridiche proposte. Il servizio giuridico del Consiglio ha fornito un'analisi preliminare durante una delle riunioni del gruppo ad hoc SCF.

Anche la gestione diretta del Fondo sociale per il clima è stata messa in discussione da varie delegazioni, che hanno espresso la loro preferenza per la gestione concorrente. Inoltre alcune delegazioni hanno sollevato interrogativi anche sulla logica alla base dell'utilizzo, come strumento obbligatorio, di un sistema integrato e interoperabile di informazione e monitoraggio comprendente un unico strumento di estrazione di dati e valutazione del rischio.

Per quanto riguarda il contenuto dei piani sociali per il clima, le delegazioni hanno espresso i loro dubbi per le possibili sovrapposizioni con altre strategie che gli Stati membri dovranno definire, come i piani territoriale per una transizione giusta. Oltre a ciò, il fatto che gli indicatori per riferire sui progressi e ai fini del monitoraggio e della valutazione debbano essere stabiliti mediante un atto delegato è stato contestato da varie delegazioni che preferirebbero vedere gli indicatori inseriti nel testo normativo, in linea con l'approccio per la politica di coesione.

In termini di ammissibilità delle azioni, le delegazioni hanno chiesto un'analisi più dettagliata delle misure e degli investimenti ammissibili al finanziamento, nonché della ripartizione tra misure e investimenti e del sostegno diretto temporaneo al reddito nell'ambito del Fondo. Le delegazioni hanno chiesto anche chiarimenti sul principio "non arrecare un danno significativo" e attendono con interesse di ricevere orientamenti tecnici dalla Commissione su tale questione.

Per quanto riguarda l'entità del Fondo sociale per il clima, la proposta prevede un totale di 72,2 miliardi di EUR per il periodo 2025-2032, un importo che in linea di principio corrisponde al 25 % dei proventi previsti dal sistema di scambio di quote di emissioni per l'edilizia e il trasporto stradale proposto. La maggioranza delle delegazioni ha chiesto informazioni sulla calibrazione della Commissione e ha chiesto ulteriori spiegazioni in merito al volume totale proposto per il Fondo, mentre varie delegazioni hanno messo in discussione l'entità del Fondo.

Le delegazioni hanno espresso preoccupazioni in merito alle disposizioni in materia di cofinanziamento (ad esempio, gli Stati membri dovrebbero finanziare almeno il 50 % dei costi totali dei piani sociali per il clima utilizzando parte dei proventi previsti dalla vendita all'asta delle quote nell'ambito del nuovo sistema). A tale riguardo varie delegazioni hanno chiesto ulteriori spiegazioni in merito al tasso unico di cofinanziamento nazionale del 50 % applicabile a tutti gli Stati membri, e alcune lo ritengono troppo elevato.

Per quanto concerne la metodologia di assegnazione proposta per la distribuzione del Fondo, le delegazioni hanno sollevato vari interrogativi e preoccupazioni per quanto riguarda sia la formula utilizzata, considerata troppo complessa, sia i criteri di assegnazione, che secondo molte delegazioni non affrontano le rispettive circostanze nazionali specifiche né garantiscono l'equità. In tale contesto è stata messa in discussione anche la scelta degli indicatori.

Per quanto riguarda la durata del Fondo sociale per il clima, il fatto che il Fondo copra due periodi del QFP è considerato politicamente sensibile da varie delegazioni e richiederà un'ulteriore analisi. Alcune delegazioni hanno sottolineato che una durata di otto anni a partire dal 2025 pregiudica il prossimo quadro finanziario pluriennale. Nell'attuale proposta il Fondo è istituito senza limiti di tempo, con un bilancio suddiviso in due parti: 1) una dotazione finanziaria per il periodo 2025-2027 e 2) una dotazione finanziaria per il periodo 2028-2032. Per il periodo 2025-2027 la Commissione proporrà una modifica dell'attuale regolamento QFP, da concordare contestualmente all'atto di base che istituisce il Fondo sociale per il clima e alla modifica della decisione relativa alle risorse proprie. Per il periodo 2028-2032 la proposta prevede che l'importo sia messo a disposizione solo se nel prossimo regolamento QFP si raggiunge un accordo per assegnare un importo specifico del bilancio al Fondo sociale per il clima.

In linea con il mandato del gruppo ad hoc SCF, la presidenza ha posto tra parentesi le pertinenti disposizioni della proposta e dei suoi allegati concernenti gli aspetti finanziari, connessi al quadro finanziario pluriennale e alle risorse proprie dell'Unione, tra cui l'entità e la durata del Fondo e la metodologia di assegnazione. Le disposizioni tra parentesi sono quelle che più probabilmente rientreranno nei negoziati di bilancio orizzontali.

III. CONCLUSIONE

Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori e dei quesiti per il dibattito orientativo figuranti nell'allegato e a trasmetterli al Consiglio "Ambiente" in vista della sessione del 20 dicembre 2021.

Quesiti ai ministri per il dibattito orientativo in sede di Consiglio "Ambiente"

1. *Sulla base della vostra valutazione politica dei progressi finora conseguiti sui cinque fascicoli di competenza del Consiglio "Ambiente", quale potrebbe essere il livello di ambizione per compiere ulteriori progressi sulle cinque iniziative in materia di clima nei prossimi mesi, tenendo conto delle varie interconnessioni tra le proposte nonché con altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55%"?*
 2. *In questo contesto quali sono, a vostro avviso, le questioni più sensibili in questi cinque fascicoli?*
-