



UNICHIM



INNOVHUB
STAZIONI SPERIMENTALI
PER L'INDUSTRIA

Innovazione e ricerca



STAZIONE SPERIMENTALE
PER I COMBUSTIBILI

Pacchetto comunitario Fit For 55 - Stato avanzamento lavori su norme di maggiore interesse

Franco Del Manso
unem

**Riunione dei partecipanti alle attività riguardanti i
prodotti petroliferi, promosse dalla Commissione
UNICHIM "Prodotti Petroliferi e Lubrificanti"**

10 novembre 2022 - Milano

- **CO₂ veicoli - COM 556** - modifica del regolamento sugli standard emissivi di CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri
- **RED - COM 557** - modifiche alla direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili
- **ETS - COM 551** - revisione del sistema di scambio di quote di emissione
- **CBAM - COM 564** - istituzione meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere
- **ETD - COM 563** - ristrutturazione tassazione prodotti energetici e elettricità
- **ReFuelEU Aviation - COM 561** - trasposto aereo sostenibile
- **FuelEU Maritime - COM 562** - uso combustibili rinnovabili o a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo
- **DAFI - COM 559** - revisione direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi



Stato iter: Accordo finale nel trilogico del 27 ottobre tra Consiglio e Parlamento Europeo Attesa adozione a breve

	Attuale Regolamento			Nuovo Regolamento			
	2021	2025	2030	2021	2025	2030	2035
Auto	95 gr/km	- 15%	-37,5%	95gr/km	-15%	- 55%	-100%
Van	147 g/km	-15%	-31%	147g/km	-15%	-50%	-100%

- Entro il 2025 la Commissione dovrà sviluppare una metodologia LCA per valutare le emissioni di CO₂ delle auto nuove nell'intero ciclo di vita, includendo anche la valutazione dei fuels e dell'energia consumata da tali veicoli
- Al 2026 la Commissione effettuerà una valutazione dei progressi compiuti per il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni del 100% nonché della necessità di rivedere tali obiettivi tenendo conto degli sviluppi tecnologici – anche per quanto riguarda le tecnologie ibride plug-in – e dell'importanza di una transizione sostenibile e socialmente equa
- La Commissione, dopo aver consultato gli stakeholders, formulerà una proposta per immatricolare veicoli ICE dopo il 2035 alimentati esclusivamente con combustibili carbon neutral (considerando 9a)



Stato iter: primo trilogo 6 ottobre, secondo trilogo previsto per il 9 novembre

Misura	Proposta Commissione	Posizione Parlamento	Posizione Consiglio
Rinnovabili nei consumi finali UE al 2030	40% (<i>oggi 32%</i>)	45%	40%
Rinnovabili nei trasporti al 2030	GHG Saving min 13%	GHG Saving incrementato al 16% dal 13% della proposta della Commissione	Quota energia rinnovabile nei trasporti al 29% oppure GHG Saving del 13%
Sub-target nei trasporti al 2030	<ul style="list-style-type: none"> Advanced biofuels 0.2 % 2022; 0.5% 2025; 2.2 % 2030 RFNBO's 2.6% 2030 	2,2% minimo advanced biofuels e 5,7% minimo RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin) rispetto al 2,6 della Commissione. No ai moltiplicatori	4,4% (dal 2,2%) minimo advanced biofuels e 5,6% minimo RFNBO. Si ai moltiplicatori
CAP agli UCO	1,7% max che può essere incremento a giudizio degli Stati membri	1,7% max che può essere incrementato dopo impact assessment	1,7% max che può essere incremento a giudizio degli Stati membri
Prodotti food/feed	Phase-out al 2030 con le traiettorie della RED II	Phase-out High ILUC da subito Low ILUC dal 2030	Phase-out al 2030 con le traiettorie della RED II



Stato iter: primo trilogio 11 luglio, secondo trilogio 10 ottobre, terzo trilogio previsto per 10 novembre

Misura	Proposta Commissione	Posizione Parlamento	Posizione Consiglio
Condizionalità quote gratuite	Condizionalità legata ai benchmark	Legate a Piani di Decarbonizzazione	Nessuna condizionalità
Inclusione ETS nel settore marittimo	Phase-in 2023 - 2026 - Dal 2026 ETS operativo al 100%	Dal 2027	Entro il 2026 la Commissione stabilisce la fattibilità dell'ETS nella marina
CBAM	Eliminazione quote gratuite ETS dal 2026 al 2035 per i settori inclusi nel CBAM	Più ampio della proposta della Commissione con eliminazione quote gratuite tra il 2028 - 2033	Più ampio della proposta della Commissione ma eliminazione quote gratuite dal 2026 al 2035
Export in CBAM	Nessuna indicazione	Quote gratuite per chi esporta in Paesi senza ETS ma valutazione compatibilità con WTO	Quote gratuite con una valutazione dell'aumento del rischio di Carbon Leakage
ETS nei trasporti	Dal 2026	Dal 2029	Ok a proposta Commissione dal 2027 ma con deroga al 2030 per chi ha una Carbon Tax



Stato iter: Parlamento UE - messa in stand-by la proposta fino a marzo 2023

Consiglio UE - ripetute riunioni del Working Party on Tax Questions. Nuove riunioni 10 e 15 nov.

I temi aperti nel Consiglio UE sono i seguenti:

- definizione delle categorie fiscali e dei livelli minimi di tassazione, ivi compresa la possibilità di applicare un regime di deroga a determinati prodotti;
- proposta di abolizione della possibilità di differenziare l'aliquota fiscale sul gasolio per uso commerciale nel trasporto su strada;
- gradualità di attuazione delle nuove regole e dell'abolizione dell'esenzioni per i settori aeronautico e marittimo (con aliquote minime applicabili a tali settori);
- trattamento dei prodotti miscelati, in particolare la misurazione dei loro contenuto energetico.



Stato iter: Primo trilogio 27 ottobre, prossimo trilogio 30 novembre

Misura	Posizione Commissione	Posizione Parlamento	Posizione Consiglio
Rifornimento idrogeno	Idrogeno compresso a 700 bar ogni 150 km Idrogeno liquido ogni 450 km	Disponibilità idrogeno per i consumatori anticipata al 31.12.2027 e ridotta a 100 km la distanza minima. Minima disponibilità anche di idrogeno liquido. Idrogeno e ammoniaca anche nei principali porti	Disponibilità idrogeno per i consumatori mantenuta al 31.12.2030. Distanza minima portata a 200 km da 150 km e nessun obbligo su idrogeno liquido
Ricarica elettrica	LDV - Ogni 60 km punti di ricarica a 150 KW HDV - Ogni 100 km punti di ricarica a 350 KW	Punti di ricarica max ogni 60 km e capacità di ricarica legata allo sviluppo della mobilità elettrica nel Paese. Possibilità di deroghe per tratte a basso traffico	Punti di ricarica max ogni 60 km ma flessibilità su capacità di ricarica e distanza massima tra punti di ricarica per tratte a basso traffico
Neutralità tecnologica sul GNL	Numero appropriato di punti di rifornimento sia per l'HDV che per la marina	Nonostante alcuni parlamentari chiedessero di eliminare il GNL, la necessità di punti vendita GNL resta nella posizione del Parlamento	Nessun dubbio su necessità di assicurare una rete di rifornimento GNL in Europa



Stato iter: primo trilogo 8 settembre, secondo trilogo 13 ottobre, prossimo trilogo 8 dicembre

Misura	Proposta Commissione	Posizione Parlamento	Posizione Consiglio
Blending mandate	Target totale (sub-target fuels sintetici) : 2025 2%(-%) – 2030 5%(0.7%) – 2040 32% (8%) – 2050 63% (28%)	2% (con un minimo di 0.04% di fuels sintetici), 6% nel 2030, 20% nel 2035, 37% nel 2040, 54% nel 2045 e 85% nel 2050 (di cui minimo 50% di fuels sintetici)	Target totale (sub-target fuels sintetici) : 2025 2%(-%) – 2030 5%(0.7%) – 2040 32% (8%) – 2050 63% (28%)
Materie prime eleggibili	RED Annex IX part A and B, RFNBO ok come SAF. No food and feed	Estensione dei SAF ai RCF, UCO e grassi animali. No food and feed	Estensione delle materie prime per i SAF ma food and feed non eleggibili
Book and Claim	Fino al 2029	Previsto per 10 anni, dopo ogni aeroporto dovrà avere un minimo uniforme di utilizzo di SAF	Previsto per 10 anni



Stato iter: primo trilogio 27 ottobre, prossimo trilogio ancora da fissare

Misura	Proposta Commissione	Posizione Parlamento	Posizione Consiglio
Campo applicazione	Tutte le navi con tonnellaggio superiore alle 5.000 tonnellate lorde.	Tutte le navi con tonnellaggio superiore alle 5.000 tonnellate lorde.	Tutte le navi con tonnellaggio superiore alle 5.000 tonnellate lorde.
Target riduzione GHG Intensity	-2% by 2025, -6% in 2030, -13% by 2035, -26% by 2040, -59% 2045, -75% in 2050	20% dal 2035 (invece del 13%); 38% dal 2040 (invece del 26%); 64% dal 2045 e 80% dal 2050	dal 2% nel 2025 al 75% nel 2050
Soggetti obbligati	Armatori	-	Armatori
Materie prime eleggibili	Food and feed non eleggibili	-	Food and feed non eleggibili



- I Low Carbon Fuels progressivamente sostituiranno i fuels fossili con una tipologia di utilizzo che passerà da prevalentemente in miscela a prevalentemente in purezza.

STRADALE	MARITTIMO	AVIO
<ul style="list-style-type: none">• Biofuels non idrogenati avanzati (biodiesel , bioetanolo)• Biofuels Avanzati idrogenati (HVO)• E-fuels• Recycled Carbon Fuels• DME (Gpl)• Biometano avanzato compresso• BioGNL• Idrogeno liquido e compresso	<ul style="list-style-type: none">• Biofuels non idrogenati avanzati (biodiesel , bioetanolo)• Biofuels Avanzati idrogenati (HVO)• E-fuels• Recycled Carbon Fuels• BioGNL• Ammoniaca (come fuels e come carrier H2)• Metanolo (come fuels e come carrier H2)• Idrogeno liquido e compresso	<ul style="list-style-type: none">• Biofuels Avanzati idrogenati (HVO)• E-fuels <p>I SAF progressivamente sostituiranno il jet fuels senza però rimpiazzarlo del tutto. Nell'ipotesi più ambiziosa si arriverà al 2050 con una tipologia di fuels costituita per un 20% di jet fuel fossile, un 20% di SAF biologici e 60% di SAF sintetici</p>





**Vi invitiamo a seguirci sui
nostri canali social**

W www.unem.it  [@unem_it](https://twitter.com/unem_it)  [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi)