



INNOVHUB
STAZIONI SPERIMENTALI
PER L'INDUSTRIA

Innovazione e ricerca



STAZIONE SPERIMENTALE
PER I COMBUSTIBILI

Stato di attuazione del Pacchetto Fit For 55

Franco Del Manso

unem

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

29 novembre 2023 - Milano

1. **Regolamento 2023/851/UE** - Modifica standard emissivi di CO2 per auto e van
2. **Direttiva 2023/2413/UE - RED III** - Modifica della direttiva sulle Energie Rinnovabili
3. **Direttiva 2023-1791-UE** sull' Efficienza Energetica
4. **Direttiva 2023/959/UE - ETS** - Revisione del sistema di scambio di quote di emissione
5. **Regolamento 2023/956/UE - CBAM** - Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere
6. **Regolamento 2023/857/UE** - Effort Sharing
7. **Regolamento 2023/1805/UE - FuelEU Maritime** – Uso combustibili rinnovabili o a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo
8. **Regolamento 2023/2405/EU - ReFuelEU Aviation** – trasporto aereo sostenibile
9. **Regolamento 2023/1804/UE - DAFI** – Revisione direttiva infrastrutture per i combustibili alternativi
10. **ETD – COM 563** – ristrutturazione tassazione prodotti energetici e elettricità



Contenuti di maggior interesse del REGOLAMENTO (UE) 2023/851

	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%

- **Tutti i limiti sono da rispettare con l'approccio Tank-to-Wheel**
- **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**



- La modifica del Regolamento, con l'apertura agli e-fuels, verrà concretizzata attraverso l'implementazione di un Atto Delegato nel Regolamento EURO 6, attualmente in elaborazione
- Sarà necessario definire la nuova categoria di veicoli alimentati esclusivamente da carbon neutral fuels e stabilire le modalità per la loro immatricolazione
- La DG Clima, che si è sempre opposta ai carbon neutral fuels perseguendo solo la totale elettrificazione, sta formulando proposte che ostacolano al massimo lo spazio per gli e-fuels
- La Commissione, infatti, ha proposto una definizione di carbon neutral fuels che prevede l'abbattimento della CO₂ del 100% con un approccio Well-to-Wheel e un sistema di monitoraggio che prevede praticamente un'analisi chimico fisica in linea del fuel utilizzato (*.....monitoring appropriate physical or chemical properties of the fuel*)
- L'incoerenza della posizione della DG Clima risulta chiaramente evidente in quanto per gli e-fuels chiede il Well-to-Wheel, mentre per l'energia elettrica resta valido il Tank-to-Wheel, stabilendo per convenzione che qualunque sia la fonte di energia da cui è prodotta l'energia elettrica (gas, carbone, nucleare, fotovoltaico, eolico, ecc.) le sue emissioni sono sempre pari a zero



Contenuti di maggior interesse della Direttiva RED III

Misura	Contenuti Direttiva
Rinnovabili nei consumi finali UE al 2030	42,5% con un ulteriore valore indicativo del 2,5% per raggiungere il 45%
Rinnovabili nei trasporti al 2030	Quota energia rinnovabile nei trasporti al 29% (con moltiplicatori) oppure GHG Saving del 14,5%
Sub-target nei trasporti al 2030	5,5% minimo advanced biofuels di cui 1,0% minimo di RFNBO
CAP agli UCO	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
Settore industriale	Incremento uso energia rinnovabile dell' 1,6%/anno – Utilizzo minimo del 42% di idrogeno proveniente da combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) entro il 2030 e 60% entro il 2035



Contenuti di maggior interesse della Direttiva 2023/1791/UE

Misura	Contenuti Direttiva
Principio politico	“Energy Efficiency first” da adottare sempre nelle politiche nazionali e comunitarie
Obiettivo vincolante a livello UE	Miglioramento efficienza energetica tale da ridurre il consumo finale dell'UE dell'11,7% entro il 2030 (rispetto alle proiezioni di riferimento del 2020) con un target di consumo di energia finale dell'Unione non superiore a 763 Mtep. Fissato inoltre un obiettivo indicativo al 2030 di consumo di energia primaria non superiore a 992,5 Mtep
Incremento del risparmio energetico annuo	Dallo 0,8% (attuale) si passa all'1,3% (2024-2025), poi all'1,5% (2026-2027) e all'1,9% dal 2028 in poi. Si tratta di una media dell'1,49% dei nuovi risparmi annuali per il periodo 2024-2030
Obblighi per la pubblica amministrazione	Obiettivo annuo di riduzione del consumo energetico pari all'1,9% e obbligo di ristrutturazione edilizia del 3% annuo
Sistema di gestione dell'energia e audit energetici	Obbligo di un sistema di gestione dell'energia per le imprese con un consumo medio annuo di energia superiore a 85 TJ nei tre anni precedenti e di audit energetico per quello con consumo medio annuo superiore a 10 TJ



Contenuti di maggior interesse della Direttiva 2023/959/UE

Misura	Contenuti Direttiva
Livello di ambizione	Riduzione 62% delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto al 2005; LRF 4,3% nel 2024-2027 -> 4,4 dal 2028; Riduzione del tetto in 2 fasi: 90 milioni nel 2024 + 27 milioni nel 2026 (117 milioni)
Benchmark	Tasso di aggiornamento massimo: dall' 1,6% al 2,5% a partire dal 2026; minimo dallo 0,2% allo 0,3%; Separazione dei valori di riferimento per le raffinerie e per l'idrogeno; Revisione dei benchmark prima del 2026 per una potenziale modifica delle definizioni e del sistema dei benchmark di prodotto esistenti
Phase in CBAM - Phase out FA	Eliminazione graduale FA: 97,5% in 2026 39% in 2031 95% in 2027 26,5% in 2032 90% in 2028 14% in 2033 77,5% in 2029 0% in 2034 51,5% in 2030
CSFC – Cross sectorial correction factor	Non si applica al 10° percentile più efficiente
Condizionalità	Per chi è obbligato ad effettuare un audit energetico o di attuare un sistema di gestione dell'energia qualora non implementasse le raccomandazioni della relazione di audit o del sistema di gestione il quantitativo di quote assegnate a titolo gratuito è ridotto del 20 %. Il 20% di riduzione si applica anche ai worst performer qualora non presentino ed attuino un piano di neutralità climatica



Legislazione secondaria da emanare per attuare la Direttiva 2023/959/UE

Atti (nuovi o rivisti) rilevanti per l'assegnazione gratuita:

- **Contenuto e formato dei piani di neutralità climatica (nuovo atto)**
- **Regole per l'assegnazione armonizzata delle quote gratuite (FAR, revisione dell'attuale regolamento della Commissione 2019/331);**
- **Atto di esecuzione sugli adeguamenti dell'assegnazione gratuita a seguito di variazioni del livello di attività (revisione del regolamento esistente 2019/1842)**
- **Atto di esecuzione che determina i valori di riferimento riveduti per il periodo 2026-2030 (revisione del regolamento esistente 2021/447)**

Altri atti:

- **Atto di esecuzione sul monitoraggio e la comunicazione delle emissioni (revisione del regolamento vigente 2018/2066);**
- **Atto delegato sui requisiti per considerare che i gas a effetto serra sono diventati permanentemente legati chimicamente in un prodotto (nuovo atto)**
- **Atto di esecuzione sulla verifica dei dati e sull'accreditamento dei verificatori (revisione del regolamento esistente 2018/2067);**
- **Atto delegato sulle aste (revisione del regolamento (UE) n. 1031/2010). Atto delegato sul registro dell'Unione (revisione del regolamento vigente 2019/1122)**
- **Atto di esecuzione sulle relazioni degli Stati membri ai sensi dell'articolo 21 del sistema ETS (revisione della decisione 2022/919)**



Applicazione ETS al settore marittimo - ETS Maritime

Misura	Contenuti Direttiva
Campo applicazione	Tutte le navi di stazza superiore a 5.000 GT e quelle da navi offshore (a partire dal 2027)
Soggetti obbligati	Armatori
Avvio legislazione	La restituzione delle quote di emissione avverrà in modo graduale a partire dal 40% nel 2024 per passare al 70% nel 2025 e al 100% nel 2026
Impatto economico potenziale	Non sono previste quote gratuite. Da una tonnellata di bunker 3 ton di CO ₂ Con la CO ₂ a 100 €/ton il maggior costo è pari a 300€ per tonnellata di bunker



Applicazione ETS al settore aereo - ETS Aviation

Misura	Contenuti Direttiva
Campo applicazione	Voli in partenza da o in arrivo a un aerodromo situato nel territorio di uno Stato membro
Soggetti obbligati	Compagnie aeree
Avvio legislazione	La restituzione delle quote di emissione avverrà in modo graduale a partire dal 2024 per passare al 100% soggetto ad asta nel 2026.
Assegnazione quote	La quantità totale di quote da assegnare agli operatori aerei per l'anno 2024 è pari alla quantità totale di quote assegnate agli operatori aerei che svolgevano attività di trasporto aereo nell'anno 2023, ridotta del fattore di riduzione lineare



Contenuti di maggior interesse della Direttiva 2023/959/UE

Misura	Contenuti Direttiva
Soggetti obbligati	Chi immette in consumo di combustibili utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, combustibile agricolo escluso
Livello di ambizione	- 43,7% al 2030 rispetto al 2005 come stabilito dal Regolamento 2023/85/UE - Effort Sharing
Entrata in vigore	La vendita all'asta delle quote si avvierà a partire dal 2027 (possibile slittamento di 1 anno per alti prezzi energia). Il Fattore di Riduzione Lineare - LRF = 5,15% dal 2024 > LRF = 5,38% dal 2028
Deroghe	Fino al 31.12.2030 deroga per i soggetti stabiliti in uno Stato Membro in cui è in vigore la carbon tax per gli anni 2027-2030 se: <ul style="list-style-type: none">• Lo SM notifica la carbon tax e questa è in vigore per il periodo 2027-2030;• La carbon tax nazionale è superiore al prezzo medio di aggiudicazione delle aste dei permessi di emissione• La CE non solleva obiezioni
Misure di adeguamento dei prezzi	Se il prezzo medio delle quote supera il prezzo di 45 euro per un periodo di 2 mesi consecutivi > 20 milioni di quote sono liberate dall'MSR Se, per più di 3 mesi il prezzo medio delle quote è più del doppio del prezzo medio delle quote nei sei mesi precedenti rilascio di 50 milioni di quote. Se è il triplo saranno rilasciate 150 milioni



Contenuti di maggior interesse della Direttiva 2023/959/UE – ETS 2

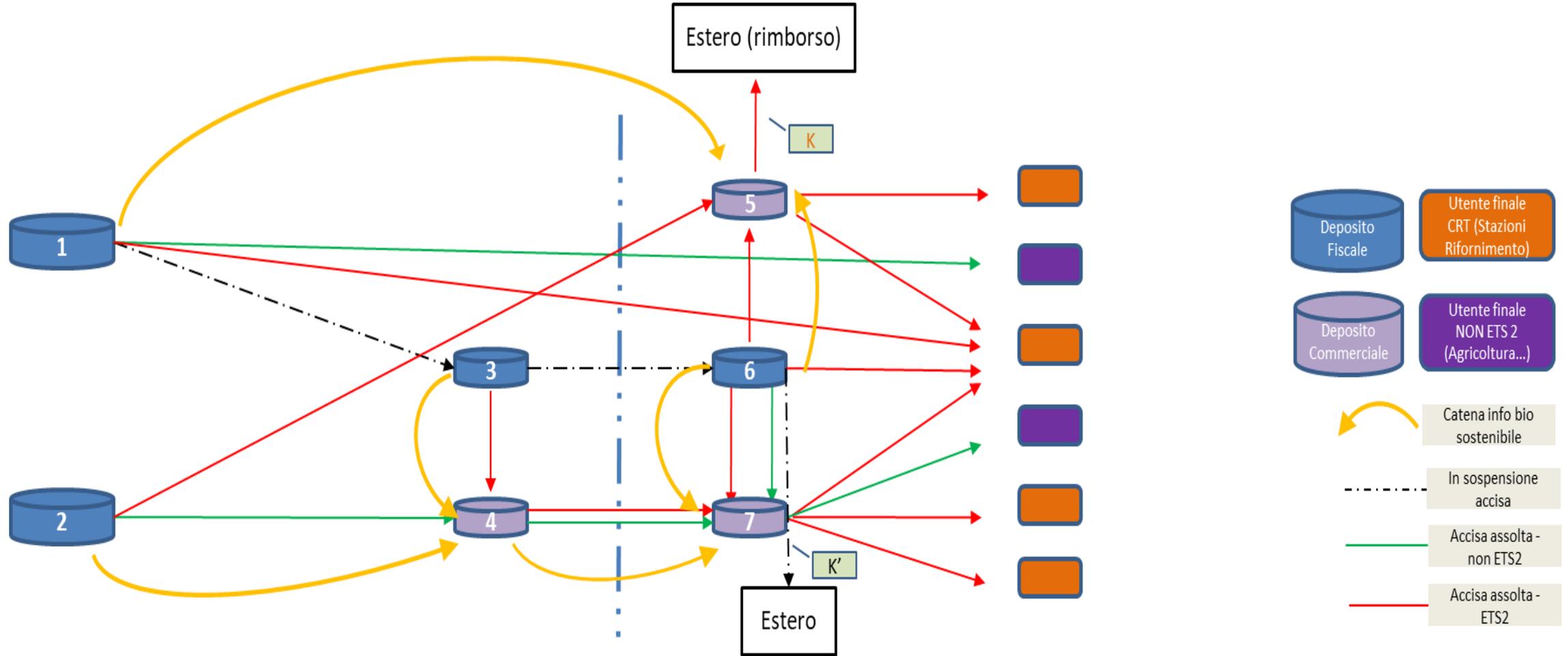
Dall'ETS 2 sono escluse le seguenti fattispecie di prodotti:

- L'immissione in consumo di combustibili utilizzati nelle attività di cui all'allegato I della Direttiva ETS (tutte le attività industriali regolate dall'ETS1 esistente)
- L'immissione in consumo di combustibili per i quali il fattore di emissione è pari a zero (ovvero tutti i biofuels che rispettano i criteri di sostenibilità delle Direttive RED)
- L'immissione in consumo di combustibili non bruciati ma utilizzati come input per processi industriali, ad es. come materia prima o agente di reazione
- Tutti gli altri settori non rientranti nel trasporto stradale quali: aviazione, ferrovie, navigazione, altri trasporti, agricoltura, silvicoltura, pesca e allevamenti ittici, uso militare

Risulta evidente che sarà particolarmente gravoso tracciare il destino dei combustibili immessi in consumo fino al consumatore finale per verificare se vengano bruciati in settori che rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo sistema oppure no, e da quelli che vi rientrano eliminare la quantità esatte di biofuels in quanto le loro emissioni sono pari a zero come detto in precedenza. Un esempio nella seguente slide



Contenuti di maggior interesse della Direttiva 2023/959/UE - ETS 2



Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere

Misura	Contenuti Regolamento
Obiettivo del Regolamento	Sostituirsi all'assegnazione di quote gratuite nell'ambito del sistema ETS come nuovo meccanismo di protezione contro la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio
Settori obbligati	Nella prima fase si applica ai settori cemento, ferro e acciaio, alluminio, fertilizzanti, elettricità e idrogeno. Per il settore della raffinazione sono necessari molteplici approfondimenti prima di poterlo includere nel CBAM
Materie prime eleggibili	Estensione delle materie prime per i SAF ma food and feed non eleggibili
Entrata in vigore effettivo	Il phase-out delle quote gratuite sarà avviato dal 1° gennaio 2026 e dovrebbe concludersi alla fine del 2034 quando tutte le quote gratuite saranno sostituite dal CBAM
Criticità	Manca un meccanismo di salvaguardia delle esportazioni dei prodotti realizzati in Europa. La Commissione deve fare un report nel 2024 su tale argomento, e quindi faremo advocacy sia in Italia (Governo e Confindustria) e sia a Bruxelles



Principali contenuti del Regolamento 2023/1805/UE

Misura	Contenuti Regolamento
Campo applicazione	Tutte le navi con tonnellaggio superiore alle 5.000 tonnellate lorde, rispetto a tutta l'energia utilizzata a bordo tra i porti dell'UE, e al 50% dell'energia nei viaggi in cui il porto di partenza o di arrivo è al di fuori dell'UE
Target riduzione GHG Intensity rispetto al riferimento 91,16 gCO₂/MJ	2% a partire dal 2025, del 6% dal 2030, 14,5% dal 2035, 31% dal 2040, 62% dal 2045 e dell'80% al 2050
Soggetti obbligati	Armatori
Materie prime eleggibili	Food and feed non eleggibili
RFNBO	Misure per incoraggiare l'adozione di RFNBO nel trasporto marittimo: qualora entro il 2031 l'utilizzo di RFNBO risulti inferiore all'1% scatterà un obbligo di utilizzo di tali prodotti del 2% a partire dal 2034



Principali contenuti del Regolamento 2023/2405/UE

Misura	Contenuti Regolamento
Soggetti obbligati	Compagnie aeree e fornitori di fuels
Blending mandate	2% entro il 2025, 6% nel 2030, 20% nel 2035, 34% nel 2040, 42% nel 2045 e il 70% entro il 2050 con una quota minima di combustibili sintetici come e-cherosene dell'1,2% nel 2030, 2% nel 2032, 5% nel 2035, 10% nel 2040, 15% nel 2045 e del 35% nel 2050
Materie prime eleggibili	Estensione delle materie prime per i SAF ma food and feed non eleggibili
Definizione di SAF	Biocarburanti, carburanti a base di carbonio riciclato e carburanti sintetici nel pieno rispetto dei criteri di sostenibilità stabiliti dalle direttive RED
Book and Claim	Previsto per 10 anni. Il mandato di miscelazione SAF può essere rispettato come media ponderata delle quantità che hanno fornito in tutta l'UE



Regolamento DAFI di revisione direttiva infrastrutture per i combustibili alternativi

Misura	Contenuti Regolamento
Rifornimento idrogeno	Per ciò che attiene alle infrastrutture per il rifornimento di idrogeno queste dovranno servire sia automobili che camion e devono essere installate dal 2030 in poi in tutti i nodi urbani e ogni 200 km lungo il nucleo TEN-T rete, garantendo una rete tale da consentire ai veicoli a idrogeno di viaggiare in tutta l'UE
Ricarica elettrica	Per ogni BEV deve essere disponibile una potenza di almeno 1,3 kW da infrastrutture accessibili al pubblico. Ogni 60 km lungo la TEN-T, saranno installate stazioni di ricarica veloce da almeno 150 kW dal 2025. Per i veicoli pesanti colonnine con potenza minima di 350 kW ogni 60 km lungo la rete centrale TEN-T e ogni 100 km sulla rete TEN-T più allargata sempre dal 2025 e completa copertura della rete entro il 2030
GNL	Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri provvedono affinché sia installato un numero adeguato di punti di rifornimento di metano liquefatto accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale TEN-T, al fine di consentire la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto in tutta l'Unione



Stato iter: Parlamento UE:	Attività in corso anche se può esprimere una opinione non vincolante
Consiglio UE:	Ripetute riunioni del Working Party on Tax Questions
Commissione:	Nuovo Impact Assessment in corso

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 del loro contenuto energetico**

Per sollecitare le Istituzioni comunitarie a procedere rapidamente nella revisione tutte le associazioni interessate ai Low Carbon Fuels hanno sottoscritto una lettera congiunta ribadendo l'interesse dell'industria a pervenire ad una rapida revisione della Direttiva



Normative non incluse nel Pacchetto Fit For 55

	Proposta Commissione	Posizione Parlamento	Posizione Consiglio
Euro 7	Estremamente severa nei limiti e nelle scadenze	Approvato dalla Commissione ENVI un testo in linea con quello della Commissione tranne che per le scadenze, molto rilassate rispetto alla proposta originaria. In attesa della Plenaria	Adottato l'Accordo Generale con un concreto ridimensionamento dei limiti e delle scadenze
Regolamento CO2 Heavy Duty	Molto severo nei limiti ma soprattutto per la conferma dell'approccio Tank-to-Wheel	Adozione sostanziale della proposta della Commissione in Plenaria. Mancata approvazione del CCF ma, molto importante , approvazione di alcuni emendamenti sui Carbon Neutral Fuels e sulla possibilità di immatricolare auto alimentate con tali prodotti anche dopo il 2035	Accordo Generale con un sostanziale accordo con la proposta della Commissione UE. Italia ha votato contro
NZIA	Proposta della Commissione senza particolari criticità. Manca il completo riconoscimento dei Low Carbon Fuels come tecnologie strategiche per la decarbonizzazione	Principale criticità emersa nel Parlamento è la richiesta per chi dispone di una autorizzazione a vendere fuels, greggio e gas naturale in EU, di disporre di uno spazio per lo stoccaggio della CO2 da CCS (injection capacity). Azioni in corso per evitare tale criticità e per supportare i Low Carbon Fuels	Il Consiglio non prevede la criticità del Parlamento sugli operatori del petrolio e del gas. Azioni sui Low Carbon Fuels





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

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