

Schema di decreto legislativo concernente “Attuazione della direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, 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, nonché della direttiva (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023, 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, e 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 emissione dei gas a effetto serra”

OSSERVAZIONI FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI

FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI è l’Associazione nazionale delle Imprese produttrici, importatrici, e distributrici di GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto) per uso combustione ed autotrazione, impegnate nel porre in essere gli investimenti necessari per lo sviluppo di tutta la filiera dei gas liquefatti anche nei loro sviluppi bio e rinnovabili: dalle infrastrutture di approvvigionamento fino alla distribuzione alle utenze finali.

Lo schema di recepimento della direttiva in argomento assume rilievo fondamentale per le attività svolte dalle Imprese associate in vista dell’assoggettamento ai nuovi obblighi in materia di scambio di emissioni (ETS) dei settori residenziale e dei trasporti.

Invero, molte delle Imprese associate saranno direttamente assoggettate (come soggetto regolamentato che immette in consumo combustibili – nel nostro caso GPL e GNL - destinati all’utilizzo nei suddetti due settori) ai nuovi obblighi che entreranno in vigore già dal 1° gennaio 2025 per l’ottenimento della autorizzazione ad emettere e per la conseguente approvazione del Piano di monitoraggio delle emissioni e, successivamente - a decorrere dagli anni 2027 e 2028 - per quanto concerne gli adempimenti connessi allo scambio delle quote ETS.

Alla luce di quanto sopra, Assogasliquidi sottopone le seguenti osservazioni con anche alcune proposte di modifica/integrazione del testo dello schema di decreto legislativo in argomento.

1. Utilizzo proventi ETS2

In primo luogo, si desidera evidenziare come l'implementazione dei nuovi obblighi derivanti da ETS2 per i settori del residenziale e dei trasporti comporterà un impatto economico significativo sui consumatori finali che dovranno sopportare un costo aggiuntivo per la spesa connessa all'acquisto di combustibili e carburanti per i bisogni di riscaldamento, produzione di acqua calda, cottura cibi e mobilità.

Si tratta di un tema che riteniamo debba essere attentamente considerato nell'implementazione delle misure di recepimento nazionale del nuovo quadro comunitario, soprattutto in relazione alla necessità di utilizzare correttamente i fondi derivanti dallo scambio delle quote ETS nei settori di diretta applicazione.

In tal senso, si ritiene necessario che i suddetti fondi siano impiegati per garantire la costante crescita di disponibilità di combustibili e carburanti rinnovabili da implementare nella distribuzione, al fine di ridurre l'impronta carbonica dei suddetti prodotti.

A tal riguardo, in relazione agli obiettivi sfidanti posti in termini di decarbonizzazione del settore dei trasporti e del residenziale ed all'impatto che la nuova normativa ETS2 avrà in termini di incremento dei costi finali per i consumatori e le imprese, si richiama l'attenzione sulla necessità di sostenere fin da subito la crescita della disponibilità di combustibili e carburanti alternativi nei due settori considerati, attraverso misure di supporto che consentano di arrivare agli anni 2027/2028 (quando entrerà in vigore in pieno il sistema di scambio delle quote) già con una penetrazione importante di fonti rinnovabili nei comparti richiamati.

In questo senso, anche in questa sede sottoponiamo la richiesta della pronta istituzione di un fondo ad hoc per lo sviluppo dei gas rinnovabili liquefatti, insieme alla previsione, fin da subito, di misure puntuali quali – ad esempio - un credito di imposta per le spese connesse all'acquisto del carburante GNL/bioGNL da parte delle imprese di autotrasporto e una revisione del sistema di sostegno all'acquisto da parte delle citate imprese di mezzi alimentati a GNL/BioGNL.

Pertanto, in relazione a quanto contenuto nelle previsioni di cui all'art. articolo 42-undecies, comma 7, in merito all'utilizzo dei proventi derivanti da ETS2 si evidenzia quanto segue:

- la lettera a) del citato art. 42-undecies, comma 7 (inserito nel D. Lgs. 47/2020 ad opera dell'art. 7 dello schema di decreto in argomento e recante norme in materia di "Vendita all'asta di quote per l'attività di cui all'allegato I bis") è in linea con il rispetto del principio di neutralità tecnologica garantendo il supporto a tutte le energie rinnovabili; inoltre, la disposizione prevede anche uno specifico supporto finanziario alle popolazioni a basso reddito e quindi a rischio di povertà energetica, come sono – purtroppo – molte di quelle che si trovano nelle cosiddette aree rurali o comunque montane e che, non essendo collegate alla rete dei metanodotti, utilizzano il GPL per il soddisfacimento dei loro bisogni energetici;

- purtroppo, la successiva lettera b) della norma sopra indicata, nello stabilire la destinazione dei proventi ETS al sistema dei trasporti, non garantisce l'analogo rispetto del principio di neutralità tecnologica facendo riferimento solo ai veicoli a zero emissioni che – se considerate solo nell'analisi tank-to-whell – sono esclusivamente i veicoli elettrici.

Pertanto, si suggerisce di modificare la lettera b) come di seguito indicato:

*“misure volte ad accelerare la diffusione di veicoli a zero e **basse** emissioni o a fornire un sostegno finanziario per la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e ricarica **veloce per veicoli leggeri e pesanti e la diffusione nella rete distributiva di carburanti alternativi di cui al Regolamento UE 2023/1084 pienamente interoperabili per i veicoli a zero emissioni** o misure volte a incoraggiare **l'utilizzo del ~~il passaggio~~ al trasporto pubblico, e a potenziare **potenziando** la multimodalità, o a fornire sostegno finanziario per far fronte alle questioni sociali relative agli utenti dei trasporti a basso e ~~medio~~ reddito”;***

La proposta di revisione consentirebbe quindi di valorizzare e sostenere, oltre al vettore elettrico, l'impiego sia dei carburanti alternativi gassosi (GPL, gas naturale e GNL) considerati come carburanti alternativi, nonché lo sviluppo delle formulazioni bio e rinnovabili dei carburanti sia liquidi che gassosi, offrendo ai consumatori alternative sostenibili a costo contenuto e direttamente implementabile nella rete distributiva.

2. Permesso ad emettere e piano di monitoraggio

Per poter continuare ad operare nel 2025, i soggetti regolamentati devono presentare apposita istanza con la quale richiedere il permesso ad emettere, unitamente al piano di monitoraggio che intendono utilizzare ai fini della rendicontazione delle proprie emissioni.

Relativamente a questi aspetti ed in relazione alle tempistiche molto strette connesse anche alla definizione dello schema di decreto legislativo di recepimento, sarebbe opportuno garantire – nella pratica applicazione della nuova normativa - la possibilità di presentazione del piano di monitoraggio e della autorizzazione ad emettere anche oltre la data del 2 settembre p.v. (vd. art. 42-quinquies, comma 3).

3. Indicazione contabile costo ETS2

Al fine di garantire la piena trasparenza anche dell'impatto economico derivante dall'implementazione dei nuovi obblighi fissati dalla direttiva ETS2 ai settori del residenziale e dei trasporti, si sottopone alla Vostra attenzione l'opportunità di inserire nel decreto legislativo di recepimento della nuova direttiva comunitaria una disposizione che – in linea con quanto già previsto dall'art. 3, comma 11 del D. Lgs 249/2012 in materia di contributo ad OCSIT (Organismo centrale di stoccaggio delle scorte) – dia la possibilità al soggetto regolamentato di indicare separatamente, dal punto di vista contabile, dal prezzo del prodotto il costo relativo al soddisfacimento degli obblighi in materia di ETS2.

4. Utilizzo Garanzie d'Origine ai fini ETS

Le Garanzie d'Origine sono necessarie a dimostrare di aver utilizzato biocarburanti (e non dover quindi restituire EUA), ma non sono sufficienti. Il Regolamento di esecuzione dell'ETS richiede infatti, oltre alle GO, anche il rispetto del bilancio di massa e dei livelli di riduzione emissiva sull'intera catena di consegna. A questo scopo, si propongono le seguenti modifiche/integrazioni al testo dello schema di recepimento in argomento.

Testo attuale

Art. 9

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Allegato I)

1. All'allegato I del decreto legislativo n. 47 del 2020, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 1, le parole “nella presente direttiva” sono sostituite dalle seguenti: “nel presente decreto”;

b) dopo il punto 1 è inserito il seguente:

“1-bis. A partire dal 1° gennaio 2026, gli impianti che utilizzano biomassa non rientrano nel presente decreto nel caso in cui, nel pertinente periodo quinquennale precedente, di cui all'articolo 25, comma 1, le emissioni generate dalla combustione di biomassa, effettuata secondo i criteri di cui alle pertinenti norme unionali in materia di monitoraggio e comunicazione delle emissioni, contribuiscono in media per oltre il 95 % alle emissioni totali medie di gas a effetto serra.”;

Art. 11

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Allegato III)

1. All'allegato III del decreto legislativo n. 47 del 2020, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la rubrica, le parole “ARTE A” sono sostituite dalle seguenti: “PARTE A”;

b) alla PARTE A:

1) alla sezione “Calcolo delle emissioni”, al terzo capoverso, sesto periodo, le parole “è pari a zero” sono sostituite dalle seguenti: “che soddisfa i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva UE/2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari al fine dell'applicazione a norma dell'articolo 14 della direttiva 2003/87/CE, è pari a zero.” e, al quinto capoverso, le parole “96/61/CE” sono sostituite dalle parole “2010/75/UE”;

2) alla sezione “Controllo delle emissioni di altri gas a effetto serra”, dopo le parole “paragrafo 1” sono inserite le seguenti: “della direttiva 2003/87/CE”;

Modifica proposta

Art. 9

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Allegato I)

1. All'allegato I del decreto legislativo n. 47 del 2020, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 1, le parole “nella presente direttiva” sono sostituite dalle seguenti: “nel presente decreto”;

b) dopo il punto 1 è inserito il seguente:

“1-bis. A partire dal 1° gennaio 2026, gli impianti che utilizzano biomassa, **che soddisfa i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra stabiliti dalla direttiva UE/2018/2001**, non rientrano nel presente decreto nel caso in cui, nel pertinente periodo quinquennale precedente, di cui all'articolo 25, comma 1, le emissioni generate dalla combustione di biomassa, effettuata secondo i criteri di cui alle pertinenti norme unionali in materia di monitoraggio e comunicazione delle emissioni, contribuiscono in media per oltre il 95 % alle emissioni totali medie di gas a effetto serra.”;

Art. 11

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Allegato III)

1. All'allegato III del decreto legislativo n. 47 del 2020, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la rubrica, le parole “ARTE A” sono sostituite dalle seguenti: “PARTE A”;

b) alla PARTE A:

1) alla sezione “Calcolo delle emissioni”, al terzo capoverso, sesto periodo, le parole “è pari a zero” sono sostituite dalle seguenti: “che soddisfa i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva UE/2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari al fine dell'applicazione a norma dell'articolo 14 della direttiva 2003/87/CE, è pari a zero. **Il rispetto dei criteri di sostenibilità e riduzione emissiva, di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 e 10 della direttiva (UE) 2018/2001, è valutato conformemente all'articolo 30 e all'articolo 31, paragrafo 1, di tale direttiva.**” e, al quinto capoverso, le parole “96/61/CE” sono sostituite dalle parole “2010/75/UE”;

2) alla sezione “Controllo delle emissioni di altri gas a effetto serra”, dopo le parole “paragrafo 1” sono inserite le seguenti: “della direttiva 2003/87/CE”;

c) alla PARTE B:

- 1) alla sezione “Controllo delle emissioni di biossido di carbonio”:
1.1) al quinto capoverso, le parole “*Alla biomassa si applica un fattore di emissione pari a zero.*” sono soppresse;
1.2) dopo il quinto capoverso sono inseriti i seguenti:

“Il fattore di emissione della biomassa che soddisfa i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra per l’uso della biomassa stabiliti dalla direttiva UE/2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari al fine dell’applicazione a norma dell’articolo 14 della direttiva 2003/87/CE, è pari a zero. Al Kerosene per aeromobili (Jet A1 o Jet A) si applica un fattore di emissione pari a 3,16 (t CO₂/t carburante).”

c) alla PARTE B:

- 1) alla sezione “Controllo delle emissioni di biossido di carbonio”:
1.1) al quinto capoverso, le parole “*Alla biomassa si applica un fattore di emissione pari a zero.*” sono soppresse;
1.2) dopo il quinto capoverso sono inseriti i seguenti:

*“Il fattore di emissione della biomassa che soddisfa i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra per l’uso della biomassa stabiliti dalla direttiva UE/2018/2001, con gli eventuali adeguamenti necessari al fine dell’applicazione a norma dell’articolo 14 della direttiva 2003/87/CE, è pari a zero. **Il rispetto dei criteri di sostenibilità e riduzione emissiva, di cui all’articolo 29, paragrafi da 2 a 7 e 10 della direttiva (UE) 2018/2001, è valutato conformemente all’articolo 30 e all’articolo 31, paragrafo 1, di tale direttiva.** Al Kerosene per aeromobili (Jet A1 o Jet A) si applica un fattore di emissione pari a 3,16 (t CO₂/t carburante).*”