



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 16 luglio 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0207(COD)**

10917/21
ADD 3

CLIMA 201
ENV 538
AVIATION 211
MI 574
IND 205
ENER 337
CODEC 1111
IA 140

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 luglio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 604 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 604 final.

All.: SWD(2021) 604 final

Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 604 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

**Proposta di
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

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

{COM(2021) 552 final} - {SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} -
{SWD(2021) 603 final}

Scheda di sintesi
Valutazione d'impatto sulla revisione del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE per quanto concerne il trasporto aereo
A. Necessità di intervenire
Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?
La presente iniziativa affronta tre problemi. Innanzitutto, in conformità con il Green Deal, occorre assicurare che il trasporto aereo contribuisca al nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per il 2030 e all'obiettivo di neutralità climatica entro il 2050. In secondo luogo, l'EU ETS dovrebbe essere modificato riguardo al regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale ("CORSIA") dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) secondo quanto opportuno, in maniera coerente con l'impegno di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 in tutti i settori economici dell'UE. Infine l'assegnazione di quote di emissioni al trasporto aereo dovrebbe essere ridotta al fine di aumentare l'efficacia del segnale del prezzo del carbonio ed eliminare le distorsioni del mercato.
Qual è l'obiettivo dell'intervento?
L'obiettivo è rivedere le disposizioni dell'ETS riguardanti il trasporto aereo in modo coerente ed economicamente efficace, in linea con l'obiettivo climatico che si è voluto più ambizioso, tenendo conto della necessità di una transizione giusta e del contributo di tutti i settori agli sforzi dell'UE a favore del clima.
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?
I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero. In quanto mercato del carbonio, l'EU ETS incentiva la riduzione delle emissioni innanzitutto attraverso soluzioni più efficienti in termini di costi nell'insieme delle attività e dei paesi che rientrano nel suo ambito di applicazione, consentendo una maggiore efficienza grazie alla sua scala. L'attuazione di una misura analoga a livello nazionale creerebbe mercati del carbonio più piccoli e frammentati, rischiando di distorcere la concorrenza e comportare un costo globale di abbattimento delle emissioni più elevato. Data la natura fondamentalmente transnazionale del trasporto aereo, un'azione a livello sovranazionale tramite il diritto dell'Unione risulta essere più efficiente per affrontare le emissioni di questo settore garantendo allo stesso tempo parità di trattamento.
B. Soluzioni
Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso contrario, perché?
È fondamentale rafforzare l'ETS esistente allo scopo di renderlo più ambizioso in linea con l'obiettivo di riduzione netta pari ad almeno il 55 % entro il 2030, nonché assicurare che il trasporto aereo contribuisca al conseguimento di tale obiettivo. Le opzioni per l'attuazione di CORSIA, come risulta opportuno, differiscono nella misura in cui la copertura attuale dell'EU ETS sia mantenuta, ridotta o estesa. L'opzione prescelta (C3CLEAN) prevede di mantenere la copertura attuale dell'EU ETS (voli all'interno del SEE,

compresi i voli in partenza per la Svizzera e il Regno Unito) e applicare i criteri di compensazione di CORSIA ai voli che attualmente non rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS (voli verso/da altri paesi terzi che partecipano al sistema); le unità di compensazione dovrebbero provenire dai paesi parti dell'accordo di Parigi, che attuano CORSIA, e il doppio conteggio dovrebbe essere escluso. Questa opzione consente di mantenere uno strumento strategico europeo di comprovata efficacia nell'incentivare la riduzione delle emissioni, lanciando allo stesso tempo un segnale internazionale costruttivo indicante che l'UE intende fare in modo che il regime mondiale CORSIA dia risultati concreti e consegua riduzioni significative delle emissioni. Le opzioni per l'aumento della percentuale di quote del trasporto aereo messe all'asta differiscono per il ritmo dell'aumento. L'opzione prescelta prevede la vendita all'asta integrale immediata a decorrere dall'entrata in vigore della modifica.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Il 91 % dei partecipanti alla consultazione pubblica concorda sul fatto che il trasporto aereo dovrebbe contribuire maggiormente alle azioni per il clima. L'88 % dei partecipanti alla consultazione ritiene che, per far fronte alle emissioni del trasporto aereo coerentemente con gli obiettivi climatici, delle misure basate sul mercato possano risultare efficaci. Secondo l'82 % le misure basate sul mercato dovrebbero essere accompagnate da altre politiche, ad esempio il sostegno a tecnologie innovative, migliori operative, tassazione, e produzione e uso di carburanti sostenibili per l'aviazione. I portatori di interessi hanno espresso opinioni contrastanti sulle opzioni di attuazione di CORSIA: per quanto concerne l'aumento della percentuale di quote da mettere all'asta, l'opzione privilegiata è l'eliminazione immediata delle quote gratuite e quella meno gradita il mantenimento dello *status quo*. La grande maggioranza dei portatori di interessi è del parere che l'aumento della vendita all'asta di quote determinerebbe un aumento del costo dei voli, sebbene la maggior parte ritenga anche che questa misura contribuirebbe a mitigare i cambiamenti climatici.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Gli incentivi in termini di prezzo sono essenziali per promuovere la riduzione delle emissioni e attuare il principio "chi inquina paga". Gli incentivi nel contesto dell'EU ETS si sono dimostrati efficaci in tal senso, in misura maggiore rispetto alle compensazioni di CORSIA. Di conseguenza l'opzione prescelta contribuisce meglio all'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'UE, facendo anche in modo che la riduzione si ottenga abbattendo le emissioni interne.

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

L'aumento della percentuale di quote da mettere all'asta farà salire il costo del carbonio per le compagnie aeree. Dato che la capacità di trasferimento dei costi nel trasporto aereo è relativamente alta, i prezzi dei biglietti aumenteranno di conseguenza. Si stima che tale aumento abbia un impatto minimo sui consumatori.

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?

Si verificherebbero distorsioni della concorrenza se le politiche non si applicassero allo stesso modo sulle varie rotte e se il rispetto dell'applicazione non fosse garantito allo stesso modo. La garanzia dell'applicazione è stata cruciale per il successo dell'EU ETS fino ad oggi. L'opzione prescelta applica l'EU ETS uniformemente a tutte le compagnie aeree che volano sulla stessa rotta e non crea quindi distorsioni dirette. Esiste il rischio che le compagnie aeree che hanno più voli su rotte a costo del carbonio elevato siano più colpite rispetto a quelle che operano su rotte a costo del carbonio inferiore. Tuttavia tale impatto è valutato essere minimo per il settore.

Le PMI non risentono in misura significativa dell'opzione prescelta.

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

Nel contesto dell'ETS vigente, la maggior parte dei proventi ricavati dalla vendita all'asta va agli Stati membri, di conseguenza vi sono ripercussioni positive sui bilanci nazionali. Le opzioni prescelte contribuiscono più delle altre alla generazione di proventi all'interno dell'UE. Ciò vale anche per i proventi supplementari derivanti dall'aumento delle quote messe all'asta nella misura in cui essi sono utilizzati ai fini delle risorse proprie dell'UE.

Per la copertura esistente dell'EU ETS, non si rileva alcuna incidenza amministrativa aggiuntiva sulle amministrazioni nazionali. L'incidenza dell'attuazione di CORSIA potrebbe essere limitata utilizzando le stesse infrastrutture.

Sono previsti altri impatti significativi?

L'opzione prescelta manterrà l'ambizione interna oltre a lanciare un segnale internazionale costruttivo indicante che l'UE intende fare in modo che il regime mondiale CORSIA dia risultati concreti e consegua riduzioni significative delle emissioni. Questa opzione è coerente con l'ambizione climatica elevata dell'UE e il suo sostegno all'azione multilaterale per il clima attraverso l'accordo di Parigi e altre organizzazioni delle Nazioni Unite. Affinché CORSIA funzioni e sia efficace, tutti i partner strategici devono partecipare e attuarlo internamente. L'UE continuerà a sostenere gli sforzi, a livello multilaterale in seno all'ICAO e a livello bilaterale con partner strategici, per incentivare la partecipazione e l'attuazione interna, nonché a mirare a che CORSIA consegua quanto meno il suo livello di ambizione iniziale e sia ulteriormente rafforzato, evitando qualsiasi inversione di rotta in occasione della prima revisione prevista per il 2022.

Proporzionalità?

Le principali opzioni strategiche sono proporzionali a quanto necessario per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni di almeno il 55 %. L'obiettivo è perseguito nel più efficiente possibile dei modi dal punto di vista dei costi.

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

Come per la direttiva ETS vigente, sarà previsto un riesame periodico.