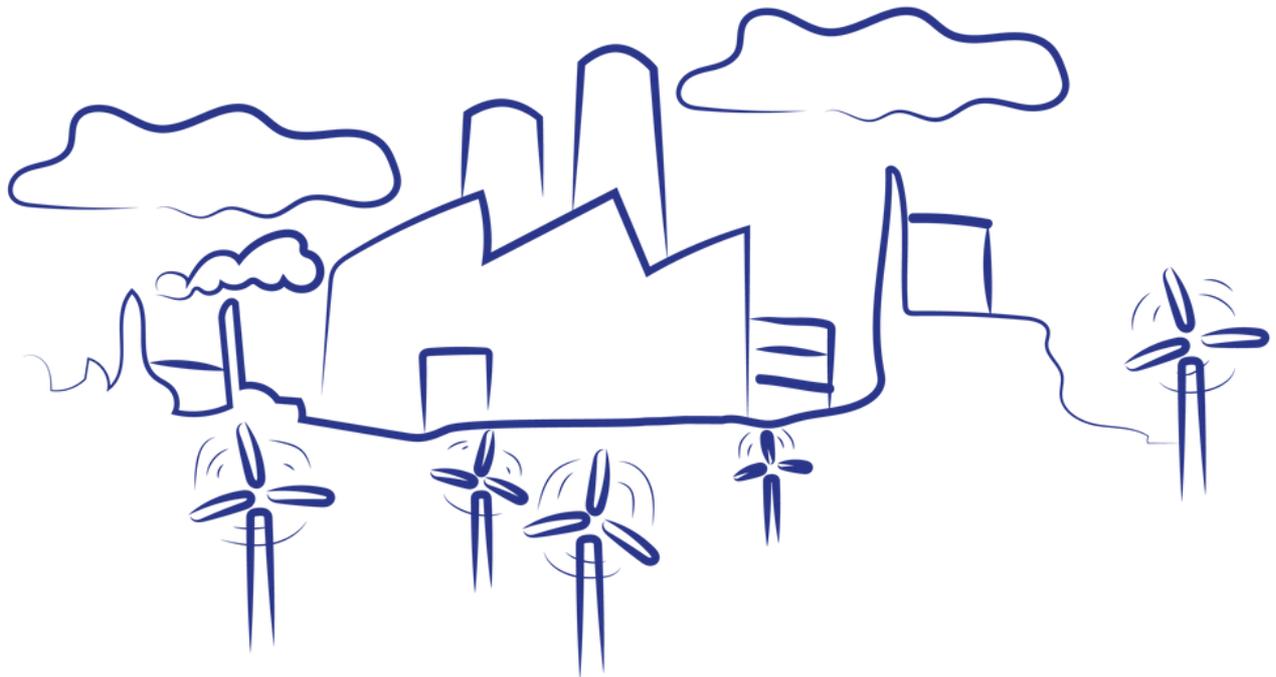


Febbraio, 2023

NEWSLETTER // **Diritto Ambientale**



Health & Safety
Environment
Food
Compliance
Criminal Law



Le nuove intese dell'UE a seguito della COP 27

**L'Emission Trading System, il fondo sociale per il
clima e la carbon tax alle frontiere**

Contenuti

- 1. L'Emission Trading System, definizione, utilizzi e le ultime novità**
 - 2. Il fondo sociale per il clima**
 - 3. La carbon tax alle frontiere**
-

A seguito di una lunga negoziazione, terminata il 18.12.2022, le istituzioni europee hanno raggiunto nuovi accordi sulle caratteristiche del mercato della CO₂ dei Ventisette, l'*Emission Trading System* (d'ora in avanti, per brevità "**ETS**" o "**Sistema**"), che già dal 2005 conferisce prezzi specifici alle emissioni attuando il principio del "**chi inquina paga**".

In forza dei nuovi accordi il sistema ETS inizierà a governare anche il settore dei trasporti via mare con la prospettiva, negli anni a venire, di coprire anche quello del trasporto via gomma, del riscaldamento delle abitazioni civili e degli impianti di incenerimento di rifiuti.

Per la prima volta, sulla scia di un approccio sempre più pratico oltre che programmatico, le istituzioni europee hanno deciso di creare un Fondo sociale per il clima (d'ora in avanti anche "**FSC**") di cui l'UE e gli Stati disporranno al fine di tutelare i cittadini dall'aumento dei costi dell'energia.

Rinnovata anche la disciplina della "**carbon tax**" alle frontiere, anche nota come "**Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere**" ("**CBAM**"), che applicherà il prezzo europeo della CO₂ ai prodotti importati di alcuni settori in modo da consentire alle imprese europee di competere equamente con le imprese di paesi dove le politiche climatiche sono meno stringenti e porre rimedio a temi come la delocalizzazione e la perdita di posti di lavoro.



1. Emission Trading System, definizione, utilizzi e le ultime novità

Il Sistema (ETS) dell'Unione Europea è il principale strumento utilizzato dall'UE per controllare le emissioni inquinanti e gas a effetto serra causate dagli impianti e dal settore dell'aviazione a livello internazionale attraverso la quotazione monetaria delle connesse emissioni ed il commercio delle quote tra Stati diversi al fine di rispettare i vincoli imposti dal Protocollo di Kyoto.

Per rispondere agli impegni assunti con la firma del Protocollo, l'UE ha infatti emanato la ***Direttiva 2003/87/CE del 13 ottobre 2003 che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio*** che ha creato le basi per il sistema di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra.

L'ETS rappresenta il primo e maggiormente esteso regime di scambio di emissioni a carattere multinazionale comprendendo più di 11.000 centrali energetiche, impianti industriali e voli tra gli aeroporti degli Stati partecipanti. Si stima che più del 45 per cento delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE è regolato dall'ETS.

Attualmente gli Stati partecipanti sono i 27 appartenenti all'Unione Europea, la Norvegia, l'Islanda e il Liechtenstein; il nuovo obiettivo fissato per il 2030 è quello di ridurre le emissioni dei settori disciplinati dal Sistema del 43 % rispetto ai livelli del 2005.

A seguito della negoziazione avvenuta a dicembre 2022, per la prima volta al mondo il mercato della CO2 coprirà il settore dei trasporti via mare, quello del trasporto via gomma e del riscaldamento delle abitazioni civili, ed infine, negli anni a venire, gli impianti di incenerimento di rifiuti.

Entro il 2030, infatti, la grande industria e il settore energetico dovranno diminuire le emissioni del 62 % rispetto ai primi anni di funzionamento del sistema aumentando ulteriormente la velocità della riduzione. Dal 2027, con l'inclusione del settore del trasporto marittimo le compagnie di navigazione pagheranno per tutte le loro emissioni di CO2 tra cui metano e perossido di azoto con un sistema ETS che coprirà il 100 % delle emissioni.

Sempre dal 2027 un ETS separato sarà interamente dedicato ai trasporti su strada ed agli edifici, colpendo quindi le emissioni dei carburanti alla pompa e il combustibile da riscaldamento. In questo caso, il sistema è stato studiato per avere ripercussioni dirette sui fornitori di carburante e non sui cittadini privati, ma secondo le valutazioni di impatto della Commissione effetti significativi su quest'ultimi saranno inevitabili.

2. Il fondo sociale per il clima

Nel quadro del pacchetto “Pronti per il 55 %”, la Commissione europea ha proposto la creazione di un fondo sociale per il clima (FSC) per compensare le famiglie, le microimprese e gli utenti vulnerabili dei trasporti per alcuni dei costi legati alla transizione verde. La proposta è stata elaborata congiuntamente dalla Commissione per l'ambiente (**ENVI**) e da quella per l'occupazione e gli affari sociali (**EMPL**).

Il 14.7.2021 la Commissione ha adottato la proposta legislativa sul FSC che andrebbe ad apportare oltre 72 miliardi di euro in finanziamenti aggiuntivi dell'UE nel periodo 2025-2032, attingendo principalmente alle risorse proprie dell'Unione. Il FSC beneficerebbe di una quota pari al 25 % dei futuri proventi dell'ETS che confluiranno nell'UE dai settori dell'edilizia e del trasporto su strada. Tuttavia, i finanziamenti dell'UE dovrebbero essere accompagnati almeno da un pari livello di finanziamenti da parte degli Stati membri, che potrebbero usare i loro proventi ETS. Da ultimo, preme osservare che in data 22.6.2022 il Parlamento europeo ha approvato la propria posizione sul FSC rendendosi disponibile ai negoziati con i governi dell'Unione europea.

Gli Stati Membri dovranno quindi elaborare piani sociali per il clima quantificati e dettagliati, con contributo e approvazione della Commissione, quale passo essenziale e necessario per ottenere la loro dotazione finanziaria a titolo del FSC.

Polonia, Francia, Italia, Spagna e Romania sono stati individuati come maggiori stati beneficiari in termini assoluti, seguiti da Bulgaria ed Ungheria.

3. La carbon tax alle frontiere

La carbon tax è una **ecotassa** sulle risorse energetiche che emettono diossido di carbonio nell'atmosfera, positivamente valutata dagli economisti per la sua capacità di colpire il “male” (l'inquinamento da anidride carbonica) non intaccando i settori coinvolti dall'utilizzo dell'energia. È uno strumento di politica fiscale in forza del quale per ogni tonnellata di inquinamento da anidride carbonica rilasciata dai combustibili fossili sarà prevista l'imposizione di un'aliquota fissata dal governo.



La carbon tax ha due obiettivi fondamentali:

- indirizzare le imprese a adottare comportamenti che limitino il risultato dell'attività di produzione sull'ambiente;
- garantire un introito fiscale che possa essere utilizzato per varie finalità come facilitare la transizione ecologica, promuovendo iniziative finalizzate a mitigare il riscaldamento globale o sostenendo le aree più vulnerabili destinando poi gli stessi introiti anche ad esigenze sociali, a favore delle categorie più fragili.

L'Unione europea, in un'ottica di prevenzione del rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio al di fuori dell'UE (carbon leakage) e di protezione delle proprie aziende da paesi con standard climatici ed ecologici poco rigorosi, apre le porte ad una possibile carbon tax sulle importazioni di prodotti ad alta intensità di carbonio (il CBAM) con l'obiettivo di far entrare il sistema in vigore entro la fine del 2023.

Il CBAM sulle importazioni cercherà di creare condizioni di parità concorrenziali, a seguito delle ripetute lamentele dell'Unione che ha dovuto sostenere costi molto elevati per raggiungere gli obiettivi climatici. L'azienda importatrice sarà dunque tenuta a dimostrare la quantità di sostanza inquinante della sua produzione e, in base a quest'ultima, pagare una quota. Il CBAM, inoltre, punterà ad evitare la delocalizzazione di industrie e, di conseguenza, la diminuzione di posti di lavoro.

I settori colpiti saranno prevalentemente quelli attivi nella produzione di:

cemento	fertilizzanti	ferro
alluminio	energia elettrica	acciaio

Il CBAM opererà parallelamente all'ETS rispecchiando e integrando il suo funzionamento per quanto riguarda le merci importate. Sostituirà gradualmente i meccanismi dell'Unione europea esistenti per far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di CO₂ e, per garantire una maggiore efficacia del sistema, si prevede inoltre una centralizzazione a livello europeo del nuovo Registro dei dichiaranti (importatori) CBAM.

Contatti



B-HSE Società tra Avvocati a r.l.

Address: Corso d'Italia, 29, 00198, Roma

website: www.b-hse.law

email: info@b-hse.law

pec: b-hselaw@pec.it

cod.fisc. 15944151008

p.iva 15944151008

crea 1625132



Health & Safety
Environment
Food
Compliance
Criminal Law