



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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, 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 emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -
{SWD(2021) 602 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La **comunicazione sul Green Deal europeo**¹ ha varato una nuova strategia di crescita per l'UE che mira a trasformarla in una società giusta e prospera dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva. In questo documento la Commissione ribadisce la propria intenzione di porsi degli obiettivi più ambiziosi in materia di clima e di fare dell'Europa il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. Si pone inoltre l'obiettivo di proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. La necessità e il valore del Green Deal europeo sono ulteriormente aumentati alla luce degli effetti molto gravi della pandemia di COVID-19 sulla salute, le condizioni di vita e di lavoro e il benessere dei cittadini dell'Unione.

La lotta contro i cambiamenti climatici è una sfida pressante. In linea con i dati scientifici della relazione speciale del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), è necessario raggiungere l'azzeramento delle emissioni nette di CO₂ entro il 2050 e la neutralità per tutti gli altri gas a effetto serra il più presto possibile nel corso di questo secolo. Questa sfida urgente presuppone che l'UE intensifichi la sua azione e dia prova di leadership a livello mondiale diventando climaticamente neutra entro il 2050. Questo obiettivo è fissato nella comunicazione - "**Un pianeta pulito per tutti** - Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra"².

Sulla base della strategia per il Green Deal europeo e di una valutazione d'impatto globale, la comunicazione della Commissione del settembre 2020 **Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa**³ ("Piano per l'obiettivo climatico 2030") ha proposto di innalzare in modo responsabile il livello di ambizione dell'UE e ha presentato un piano globale per portare l'obiettivo vincolante dell'Unione europea per il 2030 a una riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 %. Gli obiettivi più ambiziosi per il 2030 offrono adesso maggiore certezza ai responsabili politici e agli investitori, in modo che le decisioni prese nei prossimi anni non determinino livelli di emissione incompatibili con l'obiettivo dell'UE di conseguire la neutralità climatica entro il 2050. L'obiettivo per il 2030 è in linea con l'obiettivo dell'accordo di Parigi di mantenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto di 2 °C e di adoperarsi per mantenerlo a 1,5 °C.

Nella riunione del dicembre 2020 il Consiglio europeo ha approvato il nuovo obiettivo vincolante dell'UE per il 2030⁴. Ha inoltre invitato la Commissione a "*valutare in che modo tutti i settori economici possano contribuire al meglio all'obiettivo 2030 e a presentare le*

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 562 final.

⁴ Conclusioni del Consiglio europeo del 10 e 11 dicembre 2020 EUCO 22/20 CO 17 EUR CONCL 8.

proposte necessarie, accompagnate da un esame approfondito dell'impatto ambientale, economico e sociale a livello degli Stati membri, tenendo conto dei piani nazionali per l'energia e il clima e rivedendo i meccanismi di flessibilità esistenti".

A tal fine, **la normativa europea sul clima**⁵, come concordato con i colegislatori, rende giuridicamente vincolante l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE e aumenta il livello di ambizione per il 2030 fissando un obiettivo di riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.

Al fine di seguire il percorso proposto dalla normativa europea sul clima e conseguire questi obiettivi più ambiziosi per il 2030, la Commissione ha riesaminato la legislazione attualmente in vigore in materia di clima ed energia che dovrebbe consentire di ridurre le emissioni di gas a effetto serra solo del 40 % entro il 2030 e del 60 % entro il 2050. Questo pacchetto legislativo "**Pronti per il 55 %**" ("Fit for 55"), annunciato nel piano per l'obiettivo climatico 2030, è l'elemento costitutivo più organico degli sforzi volti ad attuare l'ambizioso nuovo obiettivo climatico per il 2030 e tutti i settori economici e le politiche dovranno apportare il loro contributo.

Nel dicembre 2020 il Consiglio europeo ha invitato la Commissione a riflettere su come potenziare il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS), preservandone nel contempo l'integrità e tenendo conto della necessità di affrontare i problemi legati alla distribuzione e la povertà energetica. Il Consiglio europeo ha inoltre invitato la Commissione a valutare la possibilità di proporre misure che consentano alle industrie ad alta intensità energetica di sviluppare e diffondere tecnologie climaticamente neutre innovative pur mantenendo la loro competitività industriale.

L'attuale legislazione ETS è stata rivista nel 2018 nell'ottica di conseguire entro il 2030, in tutti i settori dell'economia, una riduzione del 43 % delle emissioni dell'EU ETS rispetto ai livelli del 2005, in linea con l'obiettivo di riduzione delle emissioni a livello UE di almeno il 40 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Un'analisi più recente dei servizi della Commissione indica tuttavia che, se la legislazione restasse invariata, i settori attualmente coperti dall'EU ETS conseguirebbero nel 2030 riduzioni delle emissioni del 51 % rispetto al 2005⁶.

Anche se ciò significherebbe superare il risultato di -43 % di cui sopra, si tratterebbe comunque di un contributo insufficiente rispetto all'obiettivo generale di una riduzione di almeno il 55 % rispetto al 1990. L'obiettivo generale della presente iniziativa è dunque rivedere la direttiva ETS in modo commisurato all'obiettivo 2030 di conseguire entro tale data riduzioni nette delle emissioni di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 seguendo una traiettoria graduale ed equilibrata verso la neutralità climatica entro

⁵ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

⁶ In base allo scenario di riferimento dell'UE 2020 (REF) che funge da base per la valutazione d'impatto (cfr. sezione 5.1 della valutazione d'impatto).

il 2050, in modo coerente ed efficace in termini di costi, tenendo conto nel contempo della necessità di assicurare una transizione giusta e di garantire il contributo di tutti agli sforzi dell'UE in materia di clima.

Come illustrato nella valutazione d'impatto, il contributo dei settori coperti dall'EU ETS, pari a -61 % rispetto al 2005, è considerato l'obiettivo più adeguato per rispecchiare i risultati del piano per l'obiettivo climatico 2030 e l'ambizione che l'EU ETS deve fissarsi per contribuire all'obiettivo generale di una riduzione di almeno il 55 % rispetto ai valori del 1990. L'aumento del contributo ambientale dell'EU ETS presuppone in primo luogo l'adeguamento del numero totale di quote rilasciate nell'ambito dell'EU ETS (il "massimale"). Tuttavia, la riduzione del numero di quote disponibili sul mercato ha ripercussioni su altri pilastri dell'EU ETS e sul prezzo del carbonio. Incide su dei principi fondamentali quali la necessità di un mercato stabile, la protezione contro il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, gli effetti distributivi attentamente ripartiti tra gli Stati membri e la disponibilità di fondi per soddisfare le maggiori esigenze di investimenti nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio.

Parallelamente all'allineamento dell'EU ETS all'obiettivo generale di una riduzione di almeno il 55 % rispetto al 1990, gli obiettivi più ambiziosi in materia di clima devono riflettersi anche nel contributo agli sforzi dell'UE in questo ambito dei settori che attualmente non rientrano nell'EU ETS. Dalla valutazione d'impatto che accompagna il piano per l'obiettivo climatico 2030 è emerso che, in assenza di misure supplementari, le emissioni in alcuni settori non diminuirebbero nella misura necessaria per conseguire una riduzione del 55 % in tutti i settori economici. Di fatto nel trasporto marittimo attualmente le emissioni sono più elevate rispetto al 1990 e si prevede che, in uno scenario immutato, aumenterebbero ulteriormente. Tutti i percorsi valutati nell'ambito del piano per l'obiettivo climatico 2030 e della strategia per una mobilità intelligente e sostenibile⁷ prevedono, per garantire la coerenza con gli obiettivi più ambiziosi in materia di clima, riduzioni delle emissioni del trasporto marittimo internazionale dell'80-82 % entro il 2050 rispetto al 1990 (equivalenti a riduzioni delle emissioni dell'88-89 % rispetto al 2008)⁸. La Commissione europea ha pertanto assunto l'impegno di estendere l'EU ETS al trasporto marittimo nel quadro di un pacchetto di misure unionali destinate a ridurre le emissioni generate dal trasporto marittimo, parallelamente alle azioni concordate in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO). In questo contesto, la Commissione accoglie con favore i progressi compiuti dal 2019 dal Parlamento europeo e dal Consiglio sulla proposta di modifica del regolamento (UE) 2015/757⁹ per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi (COM(2019) 38 final) e prende atto del sostegno della plenaria del Parlamento europeo all'estensione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) per includere le emissioni del trasporto marittimo a partire dal 2023. Le emissioni generate dal trasporto

⁷ Fonte: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

⁸ La scelta del 2008 come anno di riferimento per le proiezioni di riduzione delle emissioni del trasporto marittimo è stata operata per garantire la coerenza con gli obiettivi dell'IMO che sono tutti stabiliti in relazione al 2008.

⁹ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

marittimo dovrebbero essere incluse nell'attuale sistema di scambio delle quote di emissione. Per garantire una transizione ordinata, è opportuno prevedere un periodo di introduzione graduale in cui le società di navigazione dovrebbero restituire delle quote solo per una parte delle loro emissioni verificate, prima di passare gradualmente al 100 % nell'arco di 4 anni. Poiché con l'estensione al trasporto marittimo del sistema ETS esistente verrebbero aggiunte solo 90 milioni di tonnellate di CO₂ circa, l'impatto sulla disponibilità di quote per gli altri settori coperti rimarrebbe limitato.

Per tenere conto dell'inclusione del settore marittimo nell'EU ETS, è opportuno modificare il regolamento (UE) 2015/757, in particolare per quanto riguarda la comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, tenendo conto del ruolo delle autorità di riferimento nei confronti delle società di navigazione. Queste modifiche integrano quelle proposte nel documento COM(2019) 38 final.

Come specificato nel piano per l'obiettivo climatico 2030, il settore dell'edilizia nell'UE è attualmente responsabile, direttamente e indirettamente, del 36 % delle emissioni di gas a effetto serra connesse all'energia e presenta un notevole potenziale di riduzione delle emissioni all'insegna dell'efficacia dei costi. Oltre la metà di queste emissioni è già coperta dall'ETS esistente, in particolare la fornitura di energia elettrica agli edifici e la maggior parte delle emissioni del teleriscaldamento. Tuttavia, molte abitazioni sono dotate ancora di sistemi di riscaldamento obsoleti che utilizzano combustibili fossili inquinanti come il carbone e il petrolio.

Anche il settore del trasporto stradale presenta un notevole potenziale di riduzione efficace sotto il profilo dei costi. Attualmente il trasporto stradale è responsabile di un quinto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE e le sue emissioni sono aumentate di oltre un quarto dal 1990. Come già indicato nella comunicazione sul Green Deal europeo, la Commissione propone di includere il settore edilizio e il trasporto stradale nel sistema per lo scambio di quote di emissione. L'inclusione di questi settori nel sistema di scambio, nel quadro di altre misure di regolamentazione e di investimento adeguate per i settori in questione, consentirebbe di rafforzare e armonizzare gli incentivi economici per ridurre le emissioni in questi settori nell'UE e offrire una maggiore certezza di conseguire riduzioni delle emissioni in questi settori.

Lo scambio di quote di emissione per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbe essere introdotto mediante un sistema di scambio di quote di emissioni separato ma contiguo. In questo modo si eviterà di alterare il corretto funzionamento del sistema di scambio delle quote di emissione per gli impianti fissi e il trasporto aereo, dati i diversi potenziali di riduzione in tali settori e i diversi fattori che incidono sulla domanda. Si dovrebbe prendere in esame l'eventuale fusione dei due sistemi solo dopo alcuni anni dall'avvio del nuovo sistema di scambio di quote di emissione, sulla base dell'esperienza acquisita. L'estensione all'edilizia e al trasporto stradale impone un approccio "a monte" nei confronti dei soggetti regolamentati.

La stabilità del mercato è fondamentale affinché l'EU ETS funzioni correttamente e consegua i suoi obiettivi. Per garantire questa stabilità, la decisione (UE) 2015/1814¹⁰ ha istituito la riserva stabilizzatrice del mercato (*market stability reserve - MSR*) che è entrata in funzione nel gennaio 2019. Questa riserva mira a porre rimedio agli squilibri storici tra domanda e offerta e a rendere l'EU ETS più resiliente in caso di gravi squilibri. Il meccanismo deve preservare la stabilità normativa e garantire una prevedibilità a lungo termine. L'articolo 3 della decisione impone alla Commissione di riesaminare il funzionamento della riserva entro tre anni dalla data di entrata in funzionamento. Questo riesame va considerato insieme agli effetti sulla stabilità del mercato derivanti dall'aumento del livello di ambizione dell'EU ETS; per questa ragione le modifiche da apportare alla riserva vengono proposte insieme alle modifiche a apportare all'EU ETS di cui alla presente proposta.

Nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %", la presente proposta persegue i seguenti obiettivi specifici:

- rafforzare l'EU ETS nel suo attuale ambito di applicazione al fine di fornire il contributo adeguato all'obiettivo generale di una riduzione di almeno 55 % delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990;
- garantire una protezione efficace e continua dei settori esposti a un rischio elevato di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, incentivando nel contempo la diffusione di tecnologie a basse emissioni di carbonio;
- affrontare gli effetti distributivi e sociali di questa transizione, rivedendo l'uso dei proventi delle aste e la portata e il funzionamento dei meccanismi di finanziamento a basse emissioni di carbonio;
- garantire che i settori attualmente non inclusi dall'EU ETS contribuiscano in modo efficace sotto il profilo dei costi alle riduzioni delle emissioni necessarie, in linea con gli obiettivi dell'UE e gli impegni dell'accordo di Parigi, in particolare includendo le emissioni generate dal trasporto marittimo, dagli edifici e dal trasporto stradale nell'EU ETS e garantendo sinergie con altre politiche riguardanti tali settori;
- rivedere il sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo per tenere conto della sua inclusione nell'EU ETS;
- riesaminare la riserva stabilizzatrice del mercato in linea con il corrispondente obbligo giuridico e valutare la possibilità di apportare modifiche alla sua struttura, al fine di conseguire gli obiettivi giuridici della decisione relativa alla MSR e di far fronte a eventuali questioni che potrebbero sorgere nel contesto degli obiettivi più ambiziosi.

¹⁰ Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, 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 e recante modifica della direttiva 2003/87/CE (GU L 264 del 9.10.2015, pag. 1).

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il pacchetto per il clima e l'energia "Pronti per il 55 %" rappresenta un passo importante nella revisione della legislazione dell'Unione per allinearla agli obiettivi più ambiziosi dell'UE in materia di clima. Tutte le iniziative del pacchetto sono strettamente interconnesse e ciascuna dipende dalla struttura delle altre. La presente proposta legislativa è complementare alle proposte presentate nel pacchetto di misure e garantisce la coerenza con queste ultime.

I settori che non rientrano nell'EU ETS sono disciplinati dal regolamento sulla condivisione degli sforzi¹¹ (*Effort sharing regulation* - ESR), che stabilisce un obiettivo generale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra a livello dell'UE, nonché obiettivi annuali vincolanti per ciascun Stato membro da conseguire entro il 2030. L'ESR copre, tra l'altro, i settori del trasporto stradale e dell'edilizia, nonché le emissioni derivanti dalla navigazione interna, pari complessivamente a circa il 50 % delle emissioni ESR. Contrariamente all'EU ETS, i settori coperti dall'ESR non sono soggetti a un segnale di prezzo del carbonio a livello dell'UE. Fornendo gli ulteriori incentivi economici (attraverso la fissazione del prezzo del carbonio) necessari per conseguire riduzioni delle emissioni efficienti sotto il profilo dei costi nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, il nuovo ETS integrerebbe l'ESR nel suo ambito di applicazione attuale, che mantiene gli incentivi e la responsabilità per gli interventi nazionali. L'importanza di quest'ultimo aspetto è stata ribadita anche da un gran numero di portatori di interessi. Poiché gli obiettivi 2030 del sistema per lo scambio di quote di emissione per gli edifici e il trasporto stradale sono fissati in modo coerente con i contributi efficienti sotto il profilo dei costi dei settori coperti, non sussistono distorsioni dei contributi dei settori ESR non coperti dalla tariffazione del carbonio a livello dell'UE. Le misure nazionali che riguardano gli ostacoli non tariffari o rendono disponibili soluzioni alternative possono migliorare il funzionamento della fissazione del prezzo del carbonio.

La direttiva (UE) 2018/410 afferma al considerando 4 che l'azione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) o dell'Unione dovrebbe iniziare a decorrere dal 2023, in particolare i lavori preparatori per l'adozione e l'attuazione di una misura volta a garantire che il settore contribuisca debitamente agli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi concordati nell'ambito dell'accordo di Parigi nonché il dovuto esame di tutti i portatori di interessi. Inoltre, la riduzione delle emissioni del trasporto marittimo rientra nell'impegno di riduzione applicabile all'intera economia dell'UE assunto nell'ambito dell'accordo di Parigi.

Ad oggi non sono state predisposte misure adeguate, né a livello globale né a livello dell'UE, per conseguire le riduzioni delle emissioni del trasporto marittimo necessarie per allinearsi agli obiettivi più ambiziosi dell'UE in materia di clima. A livello dell'UE, dal 2018 le emissioni di CO₂ delle navi di stazza lorda superiore a 5000 tonnellate che viaggiano da o

¹¹ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

verso porti situati all'interno del SEE sono oggetto di monitoraggio, comunicazione e verifica (tramite l'apposito regolamento dell'UE)¹². A livello mondiale, è stato istituito un quadro normativo relativo all'efficienza energetica delle nuove navi e recentemente sono state approvate misure di efficienza energetica per le navi esistenti. L'IMO ha inoltre adottato una "strategia iniziale per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi", che fissa un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 50 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008. I recenti progressi compiuti in seno all'IMO sono stati accolti favorevolmente, ma queste misure sono insufficienti per decarbonizzare il trasporto marittimo internazionale in linea con gli obiettivi internazionali in materia di clima.

A fronte di questa situazione, la Commissione europea, parallelamente alle misure concordate a livello mondiale in seno all'IMO, si è impegnata a proporre un pacchetto di misure dell'UE destinate ad aumentare il contributo del trasporto marittimo agli sforzi dell'UE in materia di clima. Oltre all'estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo, il pacchetto di misure contiene in particolare l'iniziativa marittima FuelEU, che mira ad aumentare la domanda e la diffusione di combustibili alternativi rinnovabili per i trasporti, nonché una proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici (DTE)¹³ per quanto riguarda l'attuale esenzione dalla tassazione del combustibile utilizzato dalle navi.

Attualmente l'EU ETS copre direttamente o indirettamente circa il 30 % delle emissioni degli edifici dovute al riscaldamento, in quanto l'EU ETS copre già il teleriscaldamento e l'elettricità utilizzata a fini di riscaldamento. La copertura di tutte le emissioni derivanti dalla combustione di combustibili fossili in questo settore e la loro integrazione nello scambio di quote di emissione dell'UE apporterebbero notevoli benefici in termini di efficacia della riduzione delle emissioni. Nel trasporto stradale lo scambio di quote di emissione comporterebbe il vantaggio di tenere le emissioni del parco veicoli al di sotto del massimale e nello stesso tempo di incentivare, attraverso il segnale di prezzo, cambiamenti di comportamento con effetti duraturi sulle soluzioni di mobilità. Tuttavia le norme alle prestazioni delle autovetture in materia di emissioni di CO₂ rimangono il fattore principale che incentiva la produzione di un parco veicoli ecologico, moderno ed innovativo (auto elettriche comprese). Parallelamente all'applicazione del sistema per lo scambio di quote di emissione al trasporto stradale, la Commissione propone di rafforzare le norme in materia di CO₂ per le autovetture e i furgoni entro il 2030, al fine di garantire un percorso chiaro verso una mobilità a emissioni zero. Oltre ai possibili usi dei proventi delle aste già menzionati, tra cui la promozione dell'acquisizione di competenze e del ricollocamento della manodopera, una parte dei proventi generati dallo scambio di quote di emissione nei nuovi settori potrebbe essere utilizzata per far fronte agli impatti sociali derivanti dal nuovo sistema per lo scambio di quote di emissione in questi settori essere investita in misure volte ad accelerare l'ondata di ristrutturazioni degli edifici nonché la diffusione di veicoli a zero emissioni e per predisporre le infrastrutture necessarie, tra cui stazioni di ricarica e di rifornimento intelligenti per i

¹² Regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

¹³ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51).

veicoli a zero emissioni. Anche le misure di sostegno volte a promuovere l'efficienza energetica nelle famiglie vulnerabili o a basso reddito potrebbero contribuire a evitare effetti distributivi eccessivi. A tal fine, nell'ambito del pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", la Commissione presenta una proposta relativa all'istituzione di un Fondo sociale per il clima destinato a finanziare i piani degli Stati membri destinati a far fronte agli aspetti sociali dello scambio di quote di emissione per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale, con particolare attenzione alle famiglie vulnerabili, alle microimprese e agli utenti dei trasporti. Una parte dei proventi delle aste del nuovo sistema deve essere utilizzata per finanziare i piani degli Stati membri.

Si propone che il livello di ambizione, il tetto massimo delle emissioni e la traiettoria del nuovo ETS siano fissati in modo coerente, in linea con delle riduzioni efficaci sotto il profilo dei costi delle emissioni degli edifici e del trasporto stradale risultanti dalla combinazione della fissazione del prezzo del carbonio e del rafforzamento del quadro normativo esistente per questi settori.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Il Green Deal europeo, il suo obiettivo di neutralità climatica e la duplice transizione verde e digitale sono una priorità fondamentale dell'Unione europea. Il pacchetto "Pronti per il 55 %", il Next Generation EU e il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 contribuiranno alla realizzazione della duplice transizione verde e digitale perseguita dall'Europa. Questo insieme di politiche consentirà di far fronte alla crisi economica e accelererà il passaggio a un'economia pulita e sostenibile, associando l'azione per il clima alla crescita economica.

La riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra dell'insieme dell'economia di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 presuppone una modifica del quadro strategico attuale in materia di clima, ma anche di quello relativo alla politica energetica. Il pacchetto "Pronti per il 55 %" prevede una revisione completa della legislazione in materia di clima ed energia per conseguire tale obiettivo. La proposta di modifica dell'ETS fa parte di questo ampio insieme di proposte strategiche concepite in modo coerente. L'ETS è uno strumento fondamentale per aiutare l'UE a conseguire l'obiettivo più ambizioso per il 2030 e una transizione efficace e giusta verso la neutralità climatica entro il 2050. Questa iniziativa è per sua natura collegata a molti altri settori strategici, ivi comprese le politiche esterne dell'Unione. Ad esempio, in quanto strumento di portata europea basato sul mercato, l'ETS è coerente con il mercato interno dell'UE e lo rafforza ulteriormente.

Il Fondo per l'innovazione istituito nel quadro della direttiva ETS è stato potenziato e, in quanto uno dei principali strumenti dell'UE per avvicinare al mercato tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio, integra altri strumenti quali Orizzonte 2020 e Orizzonte Europa che si concentrano principalmente sulle fasi di ricerca precedenti. Il Fondo per la modernizzazione, istituito nel quadro della direttiva ETS, è stato potenziato e sostiene gli investimenti nella modernizzazione del settore energetico e dei sistemi energetici in senso lato, incrementando l'efficienza energetica e agevolando una transizione giusta nelle regioni

dipendenti dal carbone negli Stati membri a più basso reddito. Il Fondo integra altri strumenti quali la politica di coesione e il Fondo per una transizione giusta.

La coerenza con altre politiche dell'Unione è garantita anche dalla coerenza delle valutazioni d'impatto dell'EU ETS con le valutazioni per il resto del quadro d'azione 2030 per il clima, l'energia e i trasporti¹⁴, ad esempio per quanto riguarda la complementarità dell'estensione dello scambio di quote di emissione con la direttiva sull'efficienza energetica¹⁵, e con altre misure presentate nell'ambito del pacchetto di misure ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. Vengono utilizzati uno scenario di riferimento comune e scenari strategici di base comuni con altre iniziative del pacchetto "Pronti per il 55 %". Questi scenari tengono conto di tutte le azioni e politiche dell'UE pertinenti.

Si prevede di limitare i costi amministrativi supplementari dovuti all'estensione dell'ETS al trasporto stradale e agli edifici avvalendosi, ove possibile, delle strutture esistenti utilizzate per la direttiva sulla tassazione dell'energia e per gli obblighi di risparmio energetico previsti dalla direttiva sull'efficienza energetica. D'altro canto, il nuovo ETS consentirebbe ulteriori risparmi energetici grazie al suo potenziale collegamento con i risparmi energetici di cui all'articolo 7 della direttiva sull'efficienza energetica.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 192 TFUE. Ai sensi dell'articolo 191 e dell'articolo 192, paragrafo 1, TFUE, l'Unione europea contribuisce a perseguire, tra l'altro, i seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

La direttiva EU ETS è uno strumento legislativo vigente dell'UE adottato nel 2003. Conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 TFUE, gli obiettivi della presente proposta di modifica della direttiva EU ETS possono essere conseguiti solo mediante uno strumento legislativo a livello dell'Unione.

¹⁴ Ossia il regolamento sulla condivisione degli sforzi; il regolamento sull'uso del suolo, sui cambiamenti di uso del suolo e sulla silvicoltura (LULUCF); le norme relative ai livelli di prestazione di autovetture e furgoni per quanto riguarda le emissioni di CO₂; la nuova direttiva sulle energie rinnovabili (REDII); la direttiva sull'efficienza energetica; e, in una fase successiva, la direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia. Altre iniziative pertinenti includono la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia; il piano d'azione sull'inquinamento zero e la revisione della direttiva sulle emissioni industriali; iniziative in materia di mobilità, come quelle sui combustibili per i trasporti (l'iniziativa *FuelEU maritime* e l'iniziativa *ReFuelEU aviation*) e una proposta per un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM - *Carbon Border Adjustment Measure*).

¹⁵ Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).

Analogamente, la decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato per l'EU ETS è una misura vigente dell'Unione. Dato che la sua modifica fa parte integrante della presente proposta, questa non può essere realizzata a livello nazionale o locale, ma richiede l'intervento dell'Unione.

I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e l'azione dell'UE può efficacemente integrare e rafforzare l'azione a livello mondiale, regionale, nazionale e locale. Il rafforzamento dell'obiettivo 2030 di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE inciderà su numerosi settori dell'economia dell'UE: un'azione coordinata a livello dell'UE è pertanto indispensabile e ha possibilità di gran lunga maggiori di conseguire la trasformazione necessaria, fungendo da potente motore per un cambiamento efficiente sotto il profilo dei costi e una convergenza verso l'alto. Inoltre, molti degli elementi della presente proposta sono caratterizzati da un'importante dimensione di mercato interno, in particolare le opzioni relative alla protezione contro la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e i meccanismi di finanziamento orientati alla riduzione delle emissioni di carbonio.

In quanto mercato del carbonio, l'EU ETS incentiva le riduzioni delle emissioni con le soluzioni più efficienti in termini di costi innanzitutto nelle attività che copre, conseguendo una maggiore efficienza grazie alla sua portata. L'attuazione di una misura analoga a livello nazionale determinerebbe mercati del carbonio più piccoli e frammentati, rischierebbe di falsare la concorrenza e comporterebbe probabilmente costi di abbattimento complessivi più elevati. La stessa logica vale per l'estensione della fissazione del prezzo del carbonio a nuovi settori.

La dimensione transfrontaliera del settore del trasporto marittimo richiede un'azione coordinata a livello europeo. L'azione dell'UE può anche ispirare e spianare la strada a un'azione più ampia, ad esempio per quanto riguarda il trasporto marittimo in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e da parte di paesi terzi.

- **Proporzionalità**

Come illustrato nelle sezioni 3 e 7 della valutazione d'impatto che l'accompagna, la presente proposta soddisfa il principio di proporzionalità in quanto si limita a quanto è necessario per conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE entro il 2030 in maniera efficace sotto il profilo dei costi garantendo nel contempo l'adeguato funzionamento del mercato interno.

Il Consiglio europeo ha approvato una riduzione generale delle emissioni di gas serra, in tutte le attività economiche e a livello nazionale, di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. La presente proposta riguarda gran parte di queste emissioni di gas a effetto serra e prevede la revisione della direttiva EU ETS al fine di conseguire tale obiettivo.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Gli obiettivi della presente proposta possono essere perseguiti al meglio mediante una direttiva. Si tratta dello strumento giuridico più adeguato per apportare modifiche alla direttiva ETS vigente (direttiva 2003/87/CE).

Una direttiva impone agli Stati membri di conseguire gli obiettivi prefissati e di recepire le misure nei loro sistemi legislativi nazionali sostanziali e procedurali. Rispetto a un regolamento questo approccio dà agli Stati membri maggiore libertà nell'attuazione di una misura adottata a livello di UE, poiché lascia loro la scelta del modo più adeguato per farlo. Gli Stati membri possono pertanto garantire la coerenza delle norme modificate con il loro quadro giuridico sostanziale e procedurale di attuazione dell'EU ETS vigente, in particolare per quanto riguarda la regolamentazione dell'autorizzazione degli impianti nonché le misure di esecuzione e le sanzioni.

Una direttiva è anche lo strumento appropriato per modificare la decisione (UE) 2015/1814 relativa alla costituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato, in quanto il riesame di tale strumento giuridico è strettamente connesso agli effetti sulla stabilità del mercato derivanti dagli obiettivi più ambiziosi dell'EU ETS.

La presente direttiva costituisce anche lo strumento appropriato per modificare il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo, in quanto include nell'EU ETS le emissioni di CO₂ derivanti da talune attività di trasporto marittimo, sulla base dei dati relativi alle emissioni di cui al regolamento (UE) 2015/757.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La presente proposta non è stata oggetto di una valutazione ex post o di un controllo dell'adeguatezza perché l'attuale legislazione ETS si trova in una fase iniziale di attuazione; la sua applicazione è iniziata nel 2021 nella versione modificata dalla direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶. Di conseguenza, i dati disponibili per una valutazione erano limitati.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

In varie fasi dell'elaborazione della presente proposta sono stati coinvolti gli Stati membri, rappresentanti dell'industria del settore privato, organizzazioni non governative, istituzioni accademiche e di ricerca, sindacati e cittadini.

¹⁶ Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3).

La revisione dell'EU ETS si basa sul feedback relativo al piano per l'obiettivo climatico 2030 e sui collegamenti dell'EU ETS con altre politiche parallele e con gli obiettivi più ampi del Green Deal europeo. L'obiettivo principale delle consultazioni sulla revisione dell'EU ETS era raccogliere le opinioni dei portatori di interessi sul rafforzamento dell'attuale EU ETS, sulla sua estensione a nuovi settori (trasporti marittimi, edifici, trasporto stradale o qualsiasi attività che comporti la combustione di combustibili fossili) e sul riesame della riserva stabilizzatrice del mercato. La consultazione mirava anche ad ottenere suggerimenti sulle modalità per contrastare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, sull'utilizzo dei proventi e sui meccanismi di sostegno alla riduzione delle emissioni di carbonio.

La Commissione ha dapprima sollecitato un feedback su una valutazione d'impatto iniziale che illustrava le considerazioni iniziali e le opzioni strategiche della revisione¹⁷. Successivamente ha organizzato una consultazione pubblica online con un questionario per ciascuna delle proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %", ricevendo quasi 500 risposte¹⁸. A sostegno dell'iniziativa riguardante la fissazione del prezzo del carbonio per il trasporto marittimo, è stata condotta un'indagine mirata presso i portatori di interessi accompagnata da un programma mirato di colloqui¹⁹. Inoltre, la Commissione ha organizzato riunioni bilaterali e multilaterali (virtuali) con i portatori di interessi, ivi compresi rappresentanti dell'industria di diversi settori, sindacati, organizzazioni non governative e Stati membri, e ha partecipato a conferenze virtuali. Infine, ha incaricato un contraente di organizzare due seminari di esperti²⁰ sulla revisione della riserva stabilizzatrice del mercato.

I risultati delle attività di consultazione sono riportati nella valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta e sono stati presi in considerazione nella misura del possibile nell'elaborazione della presente proposta.

In generale, dalle consultazioni pubbliche è emerso un ampio sostegno all'EU ETS come strumento strategico.

Molti portatori di interessi sostengono il rafforzamento dell'attuale EU ETS per aumentarne l'ambizione, in linea con il nuovo obiettivo 2030 e sulla base di considerazioni di efficienza in termini di costi. Solo alcuni partecipanti del settore privato e della società civile si sono espressi a favore, rispettivamente, di un contributo inferiore o superiore tenuto conto del principio dell'efficienza in termini di costi. Per conseguire l'obiettivo più ambizioso, i portatori di interessi hanno generalmente considerato essenziale l'adeguamento del fattore di riduzione lineare, mentre alcuni portatori di interessi hanno anche sottolineato l'importanza di

¹⁷ La valutazione d'impatto iniziale è rimasta aperta dal 29 ottobre al 26 novembre 2020 e sono pervenuti circa 250 contributi. Il risultato è disponibile sul seguente sito web: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System>.

¹⁸ La consultazione è durata 12 settimane, dal 13 novembre 2020 al 5 febbraio 2021. Il risultato è disponibile sul seguente sito web: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation>.

¹⁹ L'indagine destinata ai portatori di interessi si è svolta tra dicembre 2020 e febbraio 2021 e il programma mirato di interviste dal gennaio 2021 al febbraio 2021.

²⁰ https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en.
https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en.

associare questo adeguamento ad una riduzione una tantum del quantitativo di quote, come indicato nella presente proposta.

Per quanto riguarda l'assegnazione a titolo gratuito e il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, un'ampia maggioranza dei portatori di interessi si è schierato a favore di una modifica dell'attuale quadro relativo alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, mentre alcuni portatori di interessi dell'industria desiderano mantenere inalterato l'attuale quadro. I pareri sulle opzioni di modifica specifiche sono eterogenei e l'introduzione di altre misure volte a incentivare ulteriormente le riduzioni dei gas a effetto serra ha ricevuto il sostegno più ampio. La proposta prevede incentivi di questo tipo subordinando l'assegnazione gratuita di quote agli investimenti in tecniche volte ad aumentare l'efficienza energetica. La modifica dei valori dei parametri di riferimento al fine di garantire un'integrazione più rapida dell'innovazione e del progresso tecnologico ha ottenuto il sostegno di un'ampia gamma di portatori di interessi, ad eccezione di alcune parti del settore privato. La proposta include questo approccio in quanto si ritiene che garantisca una distribuzione più equa e trasparente dell'assegnazione di quote a titolo gratuito rispetto a un taglio più consistente per tutti i settori mediante il fattore di correzione transettoriale.

Per quanto riguarda l'uso dei proventi delle aste, la proposta rispecchia l'opinione espressa da molti portatori di interessi, secondo cui sono necessarie norme più rigorose per garantire che gli Stati membri spendano i proventi delle aste EU ETS in linea con gli obiettivi climatici.

Per quanto riguarda i meccanismi di finanziamento orientati alla riduzione delle emissioni di carbonio, i portatori di interessi sono generalmente favorevoli al potenziamento del Fondo per l'innovazione e all'introduzione di ulteriori strumenti di sostegno, come i contratti per differenza sul carbonio. La proposta tiene adeguatamente conto di questo contributo aumentando il Fondo per l'innovazione e ampliandone l'ambito di applicazione.

Per quanto riguarda il Fondo per la modernizzazione, la maggior parte dei portatori di interessi, in particolare della società civile, e parti del settore privato sono favorevoli a un aumento del Fondo per la modernizzazione, come previsto nella presente proposta. In generale, i portatori di interessi sostengono la razionalizzazione dei tipi di investimenti che possono essere finanziati dal Fondo per la modernizzazione e il rafforzamento della coerenza di questo Fondo con il Green Deal europeo. La proposta contribuisce a questo obiettivo eliminando l'eccezione che prevede il finanziamento del teleriscaldamento alimentato a combustibili fossili in alcuni Stati membri.

La riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) gode di un ampio sostegno tra i gruppi di portatori di interessi; tuttavia, non vi è consenso sulle modifiche da apportare ai suoi parametri. La società civile si è espressa maggiormente a favore del rafforzamento dei parametri della riserva stabilizzatrice del mercato rispetto al settore privato. Il mantenimento della regola di invalidamento, lasciandola inalterata o con una modifica, ha ottenuto un certo sostegno ma alcuni portatori di interessi ritengono che questa regola dovrebbe essere abolita. Durante i seminari di esperti, alcuni portatori di interessi hanno ritenuto che fosse necessario prevedere un tasso di immissione variabile per evitare effetti soglia consistenti e revisioni più frequenti. La proposta raggiunge un equilibrio tra la necessità di garantire una riduzione

dell'eccedenza di mercato in un orizzonte temporale ragionevole, la prevedibilità del meccanismo e la sua complessità. Inoltre, la proposta di includere le quote e le emissioni del trasporto aereo nel calcolo dell'eccedenza corrisponde all'opzione prescelta dalla maggioranza dei portatori di interessi.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, la grande maggioranza dei portatori di interessi che hanno partecipato all'indagine mirata sostiene che il settore marittimo dovrebbe contribuire all'azione per il clima in misura maggiore rispetto a quanto non faccia attualmente. Tra le possibilità proposte, l'opzione preferita dai portatori di interessi per la tariffazione del carbonio è l'estensione dell'attuale EU ETS al trasporto marittimo, mentre il settore del trasporto marittimo ha sottolineato l'importanza di misure a livello internazionale. La proposta tiene conto delle opinioni espresse dai portatori di interessi includendo le emissioni derivanti dalle tratte intra-UE e la metà delle emissioni prodotte dalle tratte extra-UE e includendo una clausola di revisione in relazione ai lavori dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a favore di misure mondiali basate sul mercato. Si tratta di uno dei cinque approcci ancora in esame nel contesto della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).

Per quanto riguarda i settori del trasporto stradale e dell'edilizia, diversi portatori di interessi, compresi i partner sociali sia dal lato dei datori di lavoro che dei lavoratori, sono generalmente scettici riguardo all'estensione dello scambio di quote di emissione a tali settori. Tra le opzioni proposte, l'opzione strategica prescelta da un'ampia gamma di portatori di interessi è quella che prevede di iniziare con un sistema autonomo separato, come previsto nella presente proposta. Le opinioni divergono sull'opportunità che la revisione dell'EU ETS stabilisca già quando e come lo scambio di quote di emissioni per i settori del trasporto stradale e dell'edilizia possa essere gradualmente integrato nell'attuale EU ETS. In particolare, le organizzazioni non governative hanno sottolineato i rischi associati al collegamento dei due sistemi. La proposta tiene debitamente conto di tali preoccupazioni proponendo uno scambio di quote di emissione separato ma contiguo e una clausola di revisione.

- **Assunzione e uso di perizie**

La presente proposta si basa sulle prove raccolte nell'ambito della valutazione d'impatto svolta in occasione della precedente revisione dell'EU ETS conclusasi nel 2018, della valutazione d'impatto che accompagna il piano per l'obiettivo climatico 2030²¹, dell'analisi condotta a sostegno della visione strategica europea a lungo termine della Commissione per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra²² e sulle prove pertinenti raccolte nel quadro di altre iniziative concomitanti del Green Deal, nonché su studi precedenti relativi alle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo, stradale e dell'edilizia. Si basa sui dati relativi alle emissioni e sulle esperienze acquisite con l'attuazione dei sistemi di monitoraggio, comunicazione e verifica dell'UE.

²¹ SWD(2020) 176.

²² Commissione europea: Analisi approfondita a sostegno della comunicazione della Commissione COM(2018) 773 Un pianeta pulito per tutti - Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra, Bruxelles, 28 novembre 2018.

Come altre proposte e valutazioni d'impatto del pacchetto strategico "Pronti per il 55 %", la presente proposta si avvale anche di una serie di strumenti di modellizzazione integrati che coprono l'insieme delle emissioni di gas a effetto serra dell'economia dell'UE. Questi strumenti sono utilizzati per elaborare una serie di scenari di base che tengono conto di pacchetti strategici coerenti in linea con l'obiettivo climatico 2030 più ambizioso che si fonda sugli scenari sviluppati per il piano per l'obiettivo climatico 2030.

Gli scenari si basano sullo scenario di riferimento aggiornato dell'UE²³, una proiezione dell'evoluzione dei sistemi energetici nazionali e dell'UE e delle emissioni di gas a effetto serra nell'ambito dell'attuale quadro strategico che comprende gli impatti della COVID-19. Questi scenari sono stati elaborati con la collaborazione, nell'ambito di un contratto, del laboratorio E3M, Università tecnica nazionale di Atene, e i risultati dettagliati della modellizzazione sono pubblicati insieme alle proposte.

Inoltre, la Commissione si basa sul crescente corpus di ricerche empiriche sull'EU ETS soggetto a valutazione *inter pares* e si avvale di vari contratti di sostegno. Tra i contraenti di sostegno, Vivid Economics ha condotto uno studio per supportare la Commissione europea nella revisione della riserva stabilizzatrice del mercato²⁴. Per quanto riguarda le disposizioni in materia di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, il lavoro di supporto è stato effettuato da Öko-Institut, Trinomics, Ricardo e Adelphi.

Inoltre, un gruppo di studio guidato da Ricardo ha condotto uno studio sul tema "*EU ETS for maritime transport and possible alternative or combinations to reduce greenhouse gas emissions*" (L'EU ETS per il trasporto marittimo e possibili opzioni o combinazioni alternative per ridurre le emissioni di gas a effetto serra)²⁵.

- **Valutazione d'impatto**

La direttiva proposta è accompagnata da una valutazione d'impatto che si basa sui risultati della valutazione d'impatto globale del piano per l'obiettivo climatico 2030²⁶. Questi risultati costituiscono la base analitica utilizzata per fissare l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Una sintesi e il parere positivo del comitato per il controllo normativo sulla valutazione d'impatto sono anch'essi resi pubblici. La valutazione d'impatto si basa su scenari di modellizzazione integrati che riflettono l'interazione di diversi strumenti strategici per gli operatori economici, al fine di garantire complementarità, coerenza ed efficacia nel conseguimento degli obiettivi climatici

²³ Proiezioni basate sulla modellazione delle tendenze materia di energia, trasporti e emissioni di gas a effetto serra fino al 2050, basate su una serie coerente di ipotesi per tutta l'UE, sulle politiche degli Stati membri e dell'UE, sulle caratteristiche specifiche degli Stati membri e sulla consultazione di esperti degli Stati membri.

²⁴ Vivid Economics, (2021) – "*Review of the EU ETS' Market Stability Reserve*", relazione elaborata per la DG CLIMA di prossima pubblicazione.

²⁵ Ricardo, E3 Modelling and Trinomics, (2021) — *Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions* (Studio sull'EU ETS per il trasporto marittimo e possibili opzioni o combinazioni alternative per ridurre le emissioni di gas a effetto serra), di prossima pubblicazione.

²⁶ SWD(2020) 176.

ambiziosi per il 2030. A ciò si aggiungono i dati disponibili e strumenti analitici specifici per trattare aspetti particolari in materia di elaborazione delle politiche.

La valutazione d'impatto analizza tre tipi di problemi. In primo luogo, quelli associati all'esigenza di rafforzare l'attuale EU ETS in modo commisurato all'aumento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990, portandolo almeno al 55 %, evitando nel contempo squilibri tra domanda e offerta. In secondo luogo, la necessità di garantire che alcuni settori contribuiscano in misura sufficiente al conseguimento dell'obiettivo più ambizioso. Infine, la necessità di maggiori investimenti e di una capacità rafforzata di far fronte alla distribuzione degli impatti delle misure di riduzione delle emissioni, nonostante la limitatezza dei fondi.

Per quanto riguarda il rafforzamento dell'attuale EU ETS per aumentarne l'ambizione in linea con l'obiettivo netto di almeno il 55 % per il 2030, tutte le opzioni sarebbero efficaci ed efficienti nel conseguire l'obiettivo 2030. La valutazione d'impatto è inoltre giunta alla conclusione che è necessario un approccio più mirato all'assegnazione gratuita, laddove ancora applicabile, sotto forma di indicatori di riferimento rafforzati e condizionalità per gli sforzi di decarbonizzazione, al fine di incentivare l'adozione di tecnologie a basse emissioni di carbonio.

Per quanto riguarda la MSR, dalla valutazione d'impatto è emerso inoltre che, per garantire l'adeguato funzionamento dell'EU ETS, il tasso di immissione dovrebbe essere mantenuto al 24 % fino al 2030 e adattato in modo da eliminare l'"effetto soglia" indesiderato. Questo effetto soglia si manifesta quando il numero totale di quote in circolazione (*total number of allowances in circulation*, TNAC) è molto vicino alla soglia massima di 833 milioni, che determina l'immissione di quote nella riserva stabilizzatrice del mercato. In tal caso, una quota in più o meno nel TNAC può determinare un'immissione del volume totale di 200 milioni di quote o nessuna immissione, a seconda che il TNAC si trovi sopra o sotto la soglia. L'incertezza al riguardo potrebbe comportare una volatilità dei prezzi sul mercato e aumentare il rischio di abusi di mercato.

Per estendere il quadro della politica climatica ai trasporti marittimi sono state analizzate quattro opzioni principali e ambiti geografici diversi. L'opzione preferita è l'integrazione del settore del trasporto marittimo nell'attuale EU ETS.

La valutazione d'impatto ha esaminato come opzione principale l'introduzione dello scambio di quote di emissione per il trasporto stradale e gli edifici o per tutta la combustione di combustibili fossili come nuovo sistema autonomo di scambio delle quote di emissione. Entrambe le opzioni offrirebbero incentivi economici aggiuntivi e, mediante il tetto massimo, garantirebbero la stessa riduzione relativa delle emissioni nei settori interessati, pari al 43 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. L'inclusione unicamente dell'edilizia e del trasporto stradale nell'ambito di applicazione di un sistema di scambio di quote di emissione aggiuntivo, e non tutti i settori che consumano combustibili fossili che attualmente non rientrano nell'ETS, comporta evidenti vantaggi in termini di efficienza economica, in particolare perché eviterebbe la creazione di un nuovo sistema di protezione contro il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio per alcuni settori della piccola industria che ne

avrebbero bisogno, ma sui quali graverebbe un onere probabilmente sproporzionato rispetto ai benefici.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La legislazione EU ETS ha sempre preferito approcci volti a ridurre al minimo gli oneri normativi sia per gli operatori economici che per le amministrazioni. La maggior parte degli impianti nell'ambito dell'EU ETS è rappresentata da industrie ad alta intensità energetica con strutture di mercato caratterizzate da grandi imprese, ma la proposta tiene conto anche degli emettitori di entità ridotta, che possono essere di proprietà di PMI o microimprese. In particolare, oltre alle norme in vigore per ridurre gli oneri amministrativi e i costi del monitoraggio e della comunicazione delle emissioni, gli impianti a basse emissioni beneficiano della possibilità offerta agli Stati membri di escluderli dall'EU ETS qualora siano soggetti a misure nazionali che determinano un contributo equivalente alla riduzione delle emissioni.

In linea con l'impegno della Commissione nell'ambito dell'iniziativa "Legiferare meglio", la proposta è stata elaborata in maniera inclusiva ed è basata sulla piena trasparenza e sul coinvolgimento costante dei portatori di interessi, tenendo conto del feedback e dei controlli esterni per garantire che la proposta sia equilibrata (cfr. anche la sezione sul ricorso al parere di esperti).

L'estensione prevista al trasporto marittimo si baserebbe sui meccanismi esistenti di monitoraggio, comunicazione e verifica (*monitoring, reporting and verification* MRV) che esentano le navi di piccole dimensioni e che dovranno essere modificati per adeguarli allo scambio di quote di emissione. Il mantenimento di un unico sistema MRV comporterebbe sforzi di conformità e oneri amministrativi ridotti per le società di navigazione rispetto a quelli che sarebbero necessari se esistessero più sistemi. Il nuovo EU ETS per altri settori si applicherebbe a monte, sulla base delle disposizioni esistenti che disciplinano i depositi fiscali o i fornitori di combustibili.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. In particolare, contribuisce all'obiettivo di un elevato livello di tutela dell'ambiente conformemente al principio dello sviluppo sostenibile sancito dall'articolo 37 della Carta²⁷.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'EU ETS genera entrate considerevoli. Attualmente la maggior parte dei proventi delle aste va agli Stati membri.

²⁷ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

Gli adeguamenti del quadro di bilancio dell'UE saranno presentati dalla Commissione nell'ambito del prossimo pacchetto relativo alle risorse proprie che include una proposta di modifica del quadro finanziario pluriennale. I bilanci nazionali degli Stati membri beneficeranno dell'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS al trasporto marittimo e del nuovo scambio di quote di emissione per il trasporto stradale e l'edilizia.

La sicurezza del funzionamento del registro dell'Unione è a carico del bilancio dell'UE. L'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS al trasporto marittimo e il nuovo EU ETS per il trasporto stradale e l'edilizia richiederanno risorse aggiuntive per il funzionamento sicuro del registro dell'Unione, come specificato nella scheda finanziaria che accompagna la presente proposta. Tali risorse saranno messe a disposizione mediante riassegnazione alla luce dei vincoli di bilancio e di personale per la pubblica amministrazione europea nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale, mentre le spese operative connesse saranno finanziate con la dotazione del programma LIFE. Le scelte in materia di sviluppo IT e di appalti saranno effettuate conformemente alla comunicazione concernente gli orientamenti sul finanziamento delle tecnologie dell'informazione e della cibersicurezza, del 10 settembre 2020²⁸, che stabilisce l'approvazione preventiva del comitato per le tecnologie dell'informazione e la cibersicurezza della Commissione europea per alcune spese IT.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

La Commissione continuerà a monitorare e valutare il funzionamento dell'EU ETS nella sua relazione annuale sul mercato del carbonio, come stabilito dall'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva ETS. Ciò riguarda anche l'impatto dell'attuale revisione dell'EU ETS. La relazione annuale della Commissione sul mercato del carbonio e la relazione annuale degli Stati membri riguarderanno anche i settori ai quali è esteso lo scambio di quote di emissioni. I dati di monitoraggio, comunicazione e verifica ottenuti attraverso la regolamentazione dei nuovi settori costituiranno per la Commissione una fonte essenziale di informazioni per valutare i progressi compiuti nei settori interessati.

Le norme in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica per il trasporto marittimo dovrebbero seguire le norme stabilite nel regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, modificato dalla proposta COM(2019) 38 final e dalla presente proposta.

Inoltre, la valutazione dei progressi compiuti nell'applicazione della direttiva ETS è prevista dall'attuale articolo 21 della direttiva stessa²⁹.

L'iniziativa si fonda sul processo basato sui piani nazionali integrati per l'energia e il clima e su un solido quadro di trasparenza per le emissioni di gas a effetto serra e altre informazioni in

²⁸ C(2020) 6126.

²⁹ Questo articolo impone agli Stati membri di presentare alla Commissione una relazione annuale che riservi un'attenzione particolare a questioni quali l'assegnazione delle quote, il funzionamento del registro, l'applicazione del monitoraggio e della comunicazione, della verifica e dell'accreditamento e gli aspetti relativi alla conformità.

materia di clima di cui al regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰. La Commissione utilizzerà tra l'altro le informazioni trasmesse e comunicate dagli Stati membri ai sensi del regolamento sulla governance come base per la valutazione periodica dei progressi compiuti. Inoltre, le disposizioni per la comunicazione sull'uso dei proventi delle aste generati a norma della presente direttiva sono stabilite nel regolamento (UE) 2018/1999. Gli impatti delle modifiche apportate alla presente direttiva dovranno essere analizzati e potrebbero richiedere una successiva modifica di tale regolamento al fine di garantire la coerenza tra i due atti giuridici.

Ulteriori dettagli sul monitoraggio e la valutazione sono contenuti nella sezione 9 della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Gli elementi principali della direttiva ETS che sono modificati sono i seguenti:

Trasporto marittimo (articolo 3, articoli da 3 octies a 3 octies sexies e articolo 16)

La proposta estende il campo di applicazione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE al trasporto marittimo. A tal fine, viene modificata la definizione di "emissioni" di cui all'articolo 3, lettera b), per includervi le emissioni prodotte dalle navi che svolgono un'attività di trasporto marittimo, estende il capo II della direttiva per coprire il "trasporto aereo e marittimo" e aggiunge il trasporto marittimo come nuova attività nell'allegato I. Inoltre, all'articolo 3, lettera v), e all'articolo 3, lettera w), sono inserite nuove definizioni di "società di navigazione" e "autorità di riferimento rispetto alle società di navigazione". Per estendere l'ambito di applicazione del capo II al trasporto marittimo, nella proposta sono inseriti inserisce gli articoli da 3 octies a 3 octies sexies.

L'estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo si applica alle emissioni derivanti da tratte intra-UE, alla metà delle emissioni derivanti da tratte extra-UE e alle emissioni che si verificano all'ormeggio in un porto dell'UE; le stesse regole che si applicano ad altri settori coperti dall'EU ETS dovrebbero applicarsi al trasporto marittimo per quanto riguarda le aste, il trasferimento, la restituzione e la cancellazione delle quote, le sanzioni e i registri (articolo 16). L'obbligo di restituzione delle quote nel settore del trasporto marittimo è gradualmente introdotto dal 2023 al 2025 e le società di navigazione devono restituire il 100 % delle loro emissioni verificate a partire dal 2026 (articolo 3 octies bis). Nell'ambito di questa introduzione graduale, nella misura in cui viene restituito un numero di quote inferiore alle emissioni verificate per il trasporto marittimo nel corso di tali anni, il quantitativo di quote non restituite dovrebbe essere cancellato. Si applicano le norme in materia di monitoraggio e comunicazione, nonché le norme in materia di verifica e accreditamento di cui

³⁰ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

al regolamento (UE) 2015/757, come modificate, (articoli 3 octies ter e 3 octies quater). Oltre alle norme generali dell'EU ETS in materia di sanzioni, possono essere emessi provvedimenti di espulsione nei confronti di navi sotto la responsabilità di una società di navigazione che non ha restituito quote per due o più periodi di riferimento consecutivi, con la conseguenza che le navi sotto la sua responsabilità possono essere trattenute dallo Stato membro di bandiera e può essere negato loro l'ingresso in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro diverso dallo Stato di bandiera (articolo 16, paragrafo 11 bis). Ogni società di navigazione che rientra nell'ambito di applicazione dell'EU ETS è attribuita a uno Stato membro – l'autorità di riferimento – per la sua amministrazione ai sensi della direttiva. L'autorità di riferimento è stabilita in base al luogo in cui è registrata la società di navigazione. Se non è registrata in uno Stato membro, la società è attribuita allo Stato membro in cui ha registrato il maggior numero di scali nei due anni di monitoraggio precedenti. A partire dal 2024 la Commissione pubblicherà e aggiornerà periodicamente un elenco delle società di navigazione contemplate dalla direttiva e delle loro autorità di riferimento (articolo 3 octies quinquies). Le autorità di riferimento possono chiedere l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per adempiere i loro obblighi ai sensi della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'approvazione dei piani di monitoraggio e la verifica delle emissioni (articolo 18 ter). Grazie alla sua esperienza nell'attuazione del regolamento (UE) 2015/757 e dei suoi strumenti informatici, l'EMSA potrebbe fornire ulteriore assistenza alle autorità di riferimento nell'attuazione della direttiva, ad esempio facilitando lo scambio di informazioni o elaborando orientamenti e criteri. È prevista una clausola di comunicazione e riesame (articolo 3 octies sexies) per monitorare l'attuazione del presente capo e per tenere conto dei pertinenti sviluppi a livello dell'Organizzazione marittima internazionale.

Fattore di riduzione lineare e riduzione una tantum del massimale (articolo 9)

Il fattore di riduzione lineare è portato a 4,2 % a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva che modifica la direttiva ETS. L'aumento del fattore di riduzione lineare è associato ad un adeguamento al ribasso una tantum del massimale in modo che il nuovo fattore di riduzione lineare abbia lo stesso effetto che avrebbe avuto se fosse stato applicato a partire dal 2021. Ciò garantisce che la quantità complessiva di quote ("massimale") diminuisca annualmente a un ritmo più sostenuto, con una conseguente riduzione complessiva delle emissioni dei settori coperti dall'EU ETS del 61 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. Inoltre, a decorrere dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva, il massimale deve essere aumentato di un quantitativo di quote corrispondente alle emissioni del trasporto marittimo da includere nell'EU ETS e ricavate dai dati del sistema MRV per il trasporto marittimo dell'UE per gli anni 2018 e 2019, adeguato, a partire dall'anno 2021, in base al fattore di riduzione lineare.

Utilizzo dei proventi delle aste (articolo 10)

Per far fronte all'aumento del fabbisogno di investimenti a favore di basse emissioni di carbonio, la disposizione sull'uso dei proventi delle aste è modificata in modo tale che gli Stati membri sono tenuti a utilizzare tutti i proventi, nella misura in cui non sono attribuiti al

bilancio dell'Unione, per scopi legati alla questione climatica, anche per sostenere le ristrutturazioni sostenibili delle famiglie a basso reddito. Gli adeguamenti del quadro di bilancio dell'UE saranno presentati dalla Commissione nell'ambito del prossimo pacchetto sulle risorse proprie e includeranno una proposta di modifica del quadro finanziario pluriennale.

Inoltre, per tener conto degli effetti distributivi e sociali della transizione, la proposta prevede la messa all'asta di un ulteriore 2,5 % del massimale per finanziare, attraverso il Fondo per la modernizzazione, la transizione energetica degli Stati membri con un PIL pro capite inferiore al 65 % della media dell'UE nel periodo 2016-2018.

Approccio più rigoroso basato su parametri di riferimento e fissazione di condizioni per l'assegnazione gratuita (articolo 10 bis, paragrafo 1)

Per ridurre la possibilità di applicare il fattore di correzione settoriale in seguito all'adeguamento del massimale, si propone che l'aggiornamento dei parametri di riferimento si adegui maggiormente alle riduzioni delle emissioni nei settori e sottosettori interessati, aumentando il tasso massimo di aggiornamento a 2,5 % annuo a partire dal 2026 invece dell'attuale 1,6 %. Si ritiene che questo approccio garantisca una distribuzione più equa e trasparente dell'assegnazione a titolo gratuito rispetto a un taglio più consistente per tutti i settori mediante il fattore di correzione settoriale.

Inoltre, l'assegnazione gratuita è subordinata agli sforzi in materia di decarbonizzazione al fine di incentivare la diffusione di tecnologie a basse emissioni di carbonio. Gli impianti soggetti all'obbligo di effettuare un audit energetico a norma dell'attuale articolo 8, paragrafo 4, della direttiva sull'efficienza energetica saranno tenuti ad attuare le raccomandazioni della relazione di audit o a dimostrare di aver applicato altre misure che hanno condotto a riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra equivalenti a quelle raccomandate in tale relazione. In caso contrario, vedrebbero ridotta la loro assegnazione a titolo gratuito. Conformemente all'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva sull'efficienza energetica vigente, le PMI non sono soggette a un audit energetico. Inoltre, alle condizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 6, della direttiva sull'efficienza energetica, le imprese che non sono PMI e che attuano un sistema di gestione dell'energia o ambientale sono esentate dall'obbligo di effettuare un audit energetico. Nell'ambito della direttiva sull'efficienza energetica riveduta si propone di modificare le norme che stabiliscono l'esenzione dall'obbligo di effettuare un audit energetico, passando dall'esenzione per le PMI a un'esenzione basata sul consumo energetico. Questa regola in materia di esenzioni sarebbe appropriata anche per la condizionalità dell'assegnazione gratuita.

Misure di adeguamento del carbonio alle frontiere (articolo 10 bis, paragrafo 1)

La misura di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM) è una misura alternativa per attenuare i rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. I settori e i sottosettori oggetto di tale misura non dovrebbero pertanto ricevere quote gratuite. È istituito un periodo transitorio per consentire ai produttori, agli importatori e agli operatori commerciali di adeguarsi al nuovo regime, con una riduzione graduale dell'assegnazione gratuita via via che

viene introdotto il CBAM. Sono inoltre stabilite norme sul calcolo dell'importo finale da detrarre dall'assegnazione gratuita delle quote da mettere all'asta.

Contratti per differenza di carbonio e aumento del Fondo per l'innovazione (articolo 10 bis, paragrafo 8)

I contratti per differenza di carbonio (CCD) sono un elemento importante per incentivare riduzioni delle emissioni nell'industria, in quanto offrono all'UE la possibilità di garantire agli investitori in tecnologie innovative rispettose del clima un prezzo fisso che ricompensa le riduzioni delle emissioni di CO₂ in misura superiore agli attuali livelli di prezzo nell'EU ETS. L'ambito di applicazione del Fondo per l'innovazione è ampliato in modo da offrire sostegno ai progetti attraverso meccanismi di gara competitivi quali i CCD. Inoltre, il Fondo per l'innovazione è aumentato di 50 milioni di quote derivanti con le stesse modalità dalle quote disponibili per l'assegnazione gratuita e da quelle per la vendita all'asta, come avviene per l'attuale dotazione del Fondo. Di conseguenza, 40 milioni di quote deriveranno dalle quote disponibili per l'assegnazione gratuita e 10 milioni dalle quote destinate alle aste.

Fondo per la modernizzazione (articolo 10 quinquies)

La presente proposta allinea il Fondo per la modernizzazione ai nuovi obiettivi climatici dell'Unione stabilendo che gli investimenti devono essere coerenti con gli obiettivi del Green Deal europeo e della normativa europea sul clima ed eliminando il sostegno agli investimenti a favore di tutti i combustibili fossili, non solo di quelli solidi come avviene attualmente. Inoltre, la proposta: incrementa la percentuale del fondo che deve essere investita in investimenti prioritari; attribuisce maggiore importanza alle fonti rinnovabili e agli investimenti a favore dell'efficienza energetica nei settori dei trasporti, dell'edilizia, dei rifiuti e dell'agricoltura; considera l'efficienza energetica un settore prioritario dal lato della domanda, includendo esplicitamente l'industria come settore ammissibile; e comprende il sostegno alle famiglie per far fronte alla povertà energetica.

Cattura e utilizzo del carbonio (articolo 3, lettera b), e articolo 12, paragrafo 3 ter))

Gli obiettivi più ambiziosi in materia di clima incoraggeranno il ricorso a tutte le soluzioni tecnologiche per ridurre le emissioni, compresa la cattura e l'utilizzo del carbonio. Di conseguenza, la proposta stabilisce che non sussistono obblighi di restituzione per le emissioni di CO₂ che finiscono per essere legate chimicamente in modo permanente in un prodotto e pertanto in condizioni d'uso normali non entrano nell'atmosfera.

Eliminazione degli ostacoli alle tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio modificando l'ambito di applicazione e i parametri di riferimento dell'EU ETS (articolo 2, articolo 10 bis e allegato I)

Le norme in materia di assegnazione gratuita dell'EU ETS sono modificate per sostenere in modo più adeguato la decarbonizzazione delle industrie ad alta intensità energetica grazie alla diffusione di tecnologie d'avanguardia.

Le tecnologie efficienti appena al di sotto del livello di riferimento ricevono più quote gratuite di quelle che emettono. Ciò pone le tecnologie innovative che non rientrano nell'EU ETS in una situazione di svantaggio competitivo che potrebbe scoraggiare gli investimenti in tali settori. Gli impianti innovativi possono essere esclusi dall'EU ETS perché modificano i loro processi produttivi o perché la potenza termica nominale complessiva delle unità di combustione di un impianto scende a meno di 20 MW.

Si ovvierà a questo disincentivo: (i) specificando che gli impianti restano nell'EU ETS quando riducono la capacità totale delle loro unità di combustione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra (ad esempio mediante l'elettificazione); (ii) elaborando le definizioni delle attività in modo che siano neutre dal punto di vista tecnologico (eliminando i riferimenti ai combustibili fossili o a specifici processi di produzione); (iii) facendo riferimento alle capacità di produzione invece che alle capacità di combustione e (iv) rivedendo le definizioni dei parametri di riferimento per garantire la parità di trattamento degli impianti indipendentemente dalla tecnologia utilizzata, anche quando si utilizzano tecnologie a basse emissioni di carbonio o a zero emissioni di carbonio. La permanenza di impianti innovativi nell'EU ETS ridurrà inoltre i valori dei parametri di riferimento e incoraggerà quindi una maggiore riduzione delle emissioni.

Introduzione dello scambio di quote di emissione per gli edifici e il trasporto stradale (capo IV bis)

Il nuovo sistema di scambio delle quote di emissione per gli edifici e il trasporto stradale dovrebbe essere istituito come sistema autonomo separato a partire dal 2025 (capo IV bis). Nel corso del primo anno i soggetti regolamentati dovranno detenere un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra e comunicare le loro emissioni per gli anni 2024 e 2025 (articoli 30 ter e 30 septies). Il rilascio di quote e gli obblighi di conformità per tali soggetti saranno applicabili solo a partire dal 2026, consentendo al nuovo sistema di iniziare a funzionare in modo ordinato ed efficiente (articoli 30 quater, 30 quinquies e 30 sexies). Poiché esiste un numero sostanzialmente elevato di emettitori di dimensioni ridotte nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, e per motivi di fattibilità tecnica e efficienza amministrativa, il punto di regolamentazione (*point of regulation*) non è fissato a livello degli emettitori, ma più a monte della catena di approvvigionamento (articolo 30 ter e allegato III). Pertanto, l'immissione in consumo di combustibili che sono utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale sarà l'attività regolamentata per il nuovo sistema (allegato III). L'ambito di applicazione dei settori dell'edilizia e del trasporto stradale è definito sulla base delle pertinenti fonti di emissioni di cui alle [linee guida IPCC del 2006 per gli inventari nazionali dei gas a effetto serra \(allegato III\)](#). I soggetti regolamentati sono definiti in linea con il sistema delle accise di cui alla direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio³¹, poiché tale direttiva prevede già, a fini fiscali, un solido meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle quantità di combustibili immessi in consumo. Gli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale saranno

³¹ Direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio, del 19 dicembre 2019, che stabilisce il regime generale delle accise (rifusione) (GU L 58 del 27.2.2020, pag. 4).

allineati, per quanto possibile, ai meccanismi ben funzionanti istituiti per gli impianti fissi e il trasporto aereo (articolo 30 septies).

Il massimale delle emissioni per il nuovo sistema di scambio delle quote di emissione sarà fissato a partire dal 2026 sulla base dei dati rilevati nell'ambito del regolamento sulla condivisione degli sforzi e del livello di ambizione e diminuirà per raggiungere riduzioni delle emissioni del 43 % nel 2030 rispetto al 2005 per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale (articolo 30 quater e allegato III bis). Viene stabilito un fattore di riduzione lineare corrispondente. Una volta stabiliti il monitoraggio e la comunicazione del nuovo scambio di quote di emissioni, la quantità totale di quote per il 2028 sarà adeguata sulla base dei dati MRV disponibili per il periodo 2024-2026. Il fattore di riduzione lineare sarà rivisto solo se i dati MRV saranno significativamente superiori al massimale iniziale ma non nel caso di piccole differenze rispetto ai dati di inventario UNFCCC per l'UE.

Le quote per il nuovo scambio di quote di emissioni saranno messe all'asta in quanto non sono previste assegnazioni gratuite (articolo 30 quinquies). Al fine di garantire un avvio ordinato dello scambio di quote di emissioni nei nuovi settori, un certo numero di quote sarà concentrato nella fase iniziale (articolo 30 quinquies, paragrafo 2, primo comma). Inoltre, per garantire la stabilità del mercato fin dall'inizio, una riserva stabilizzatrice del mercato opererà anche nei settori interessati sulla base di norme specifiche (articolo 30 quinquies, paragrafo 2, secondo comma). Poiché il sistema è nuovo, sono predisposte misure di attenuazione per far fronte al rischio potenziale di un'eccessiva volatilità dei prezzi, che potrebbe essere particolarmente elevata all'inizio dello scambio di quote di emissione nei nuovi settori (articolo 30 nonies).

Al fine di affrontare alcune delle sfide sociali e della transizione legate alla fissazione del prezzo del carbonio nei nuovi settori, nonché di garantire un sostegno mirato all'innovazione, lo scambio di quote di emissione per i trasporti stradali e l'edilizia contribuirà anche ai fondi a basse emissioni di carbonio già esistenti. Pertanto, 150 milioni di quote rilasciate nell'ambito del nuovo sistema di scambio di quote di emissione per il trasporto stradale e l'edilizia saranno messe a disposizione del Fondo per l'innovazione per incentivare la transizione verde (articolo 30 quinquies, paragrafo 4).

La Commissione controllerà l'applicazione delle regole del nuovo sistema di scambio delle quote di emissione e, se necessario, proporrà un riesame entro il 1° gennaio 2028 per migliorarne l'efficacia, l'amministrazione e l'applicazione pratica (articolo 30 decies).

Gli elementi principali della decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato che vengono modificati con la presente proposta sono i seguenti:

Considerazione della domanda netta del trasporto aereo (articolo 1, paragrafo 4 bis) e del settore marittimo

La proposta modifica le modalità del calcolo del numero totale di quote in circolazione in modo da includere le emissioni del trasporto aereo e le quote rilasciate per il trasporto aereo.

Il regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio³² ha modificato l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva EU ETS per consentire a tutti i gestori di utilizzare tutte le quote rilasciate ai fini dei loro obblighi di restituzione, comprese le quote del trasporto aereo. L'accuratezza e l'efficacia della riserva come misura della stabilità del mercato mediante la sua offerta e la sua domanda saranno rafforzate includendo le quote del trasporto aereo nel calcolo della riserva, preservandone l'integrità ambientale. Se la presente proposta di modifica dell'EU ETS sarà adottata, le emissioni e le quote del trasporto aereo saranno conteggiate nel numero totale di quote in circolazione nel luogo in cui si sono verificate o sono state rilasciate, a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente modifica. Sebbene non esistano quote marittime separate, il testo deve essere modificato anche per includere nel calcolo le quote e le emissioni relative al settore marittimo, in quanto nella formulazione attuale si fa riferimento unicamente alle emissioni e alle quote per gli impianti. Per evitare distorsioni derivanti dall'introduzione graduale di obblighi per il trasporto marittimo, la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per il settore marittimo, che saranno cancellate anziché messe all'asta, sarà computata nel numero totale di quote in circolazione come se le quote fossero state rilasciate³³.

Tasso di immissione (articolo 1, paragrafo 5)

Il tasso di immissione è modificato per tener conto dell'"effetto soglia" che si verificherebbe quando il numero totale di quote in circolazione (TNAC) è molto vicino alla soglia superiore. In tal caso, una quota in più o in meno nel TNAC può determinare o meno immissioni, a seconda che il TNAC si trovi sopra o sotto la soglia. L'incertezza al riguardo rischia di determinare una volatilità dei prezzi sul mercato.

La proposta modifica il meccanismo del tasso di immissione. Propone una riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) tampone quando il TNAC è compreso tra 833 milioni e 1096 milioni. In tal caso, l'immissione sarà pari alla differenza tra il TNAC e la soglia di 833 milioni. Finché il TNAC è superiore a 1096 milioni di quote, si applica il normale tasso di immissione (24 % fino al 2030).

La scelta della cifra di 1096 milioni di quote è motivata dal fatto che, a tale cifra, l'immissione del 24 % e la differenza tra il TNAC e la soglia superiore sono vicine. Ciò consente di tenere conto dell'effetto soglia, mantenendo nel contempo un'immissione nella MSR efficiente se il TNAC è più elevato.

³² [Regolamento \(UE\) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017, recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021 \(GU L 350 del 29.12.2017, pag. 7\).](#)

³³ Analogamente a quanto avviene per la contabilizzazione delle flessibilità degli Stati membri ai fini dell'accesso alle quote dell'EU ETS, di cui si tiene conto per il calcolo del numero totale di quote in circolazione, a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

Definizione del numero totale di quote in circolazione (TNAC) (articolo 1, paragrafo 5)

Nel calcolo del TNAC, la formula specificherà che solo le quote rilasciate e non integrate nella riserva sono incluse nell'offerta di quote e che il numero di quote nella riserva non viene più sottratto dall'offerta di quote. Questa modifica rende più chiaro il calcolo del numero totale di quote in circolazione e non ha alcun impatto sostanziale sul risultato, ivi compresi i calcoli precedenti del TNAC.

Meccanismo di invalidamento (articolo 1, paragrafo 5 bis)

A partire dal 2023 le quote nella riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) che superano il livello dei volumi d'asta dell'anno precedente sono invalidate. Il livello dei volumi d'asta dell'anno precedente, tuttavia, dipende da vari elementi, tra cui il massimale e il funzionamento della MSR stessa. Per garantire che il livello di quote che rimane nella riserva dopo l'invalidamento sia più prevedibile, si propone di limitare il numero di quote nella riserva a 400 milioni. Questo valore corrisponde anche alla soglia inferiore per il valore del TNAC, al di sotto della quale vengono rilasciate delle quote dalla riserva stabilizzatrice del mercato.

Riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) per lo scambio di quote di emissioni per il trasporto stradale e l'edilizia (articolo 1 bis)

Per far fronte al rischio di uno squilibrio tra l'offerta e la domanda, sarà predisposta una riserva stabilizzatrice del mercato anche per il nuovo scambio di quote di emissione per il trasporto stradale e l'edilizia, con immissioni e rilasci di quote sulla base delle soglie per l'eccedenza delle quote in tale mercato. Inoltre, affinché la riserva stabilizzatrice del mercato possa fungere da strumento efficace per correggere gli squilibri presenti sul mercato sin dall'avvio dello scambio di quote di emissione nei due settori, nella riserva sarà creato un certo numero di quote per i nuovi settori. Al fine di tenere conto del rischio potenziale di un'eccessiva volatilità dei prezzi, sono istituite delle misure per consentire l'emissione di quote supplementari dalla riserva stabilizzatrice del mercato. Tuttavia, il meccanismo di attivazione di questa ulteriore emissione si baserà sull'aumento del prezzo medio delle quote e non sull'eccedenza di quote sul mercato.

I principali elementi del regolamento (UE) 2015/757, noto come regolamento MRV, che sono modificati dalla presente proposta sono i seguenti:

La proposta introduce nuove definizioni di "autorità di riferimento" e "dati aggregati sulle emissioni a livello di società". Inoltre, le modifiche proposte obbligano le società a sottoporre i loro piani di monitoraggio all'approvazione delle autorità di gestione responsabili (articoli 6 e 7 modificati), a comunicare i dati aggregati sulle emissioni a livello di società (articolo 4 modificato) e, a seguito della verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società (articoli da 13 a 16 modificati), a trasmettere questi dati all'autorità di riferimento responsabile (nuovo articolo 11 bis e articolo 12 modificato). Il verificatore non è tenuto a verificare la comunicazione delle emissioni a livello di navi e la comunicazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/757, in quanto tali comunicazioni a livello di nave sono già state verificate. La proposta conferisce inoltre alla Commissione il potere di adottare

atti delegati per modificare i metodi e le regole di monitoraggio al fine di renderli idonei allo scambio di quote di emissioni (articolo 5, paragrafo 2, modificato) e di integrare nel regolamento (UE) 2015/757 le regole per l'approvazione dei piani di monitoraggio e delle relative modifiche da parte delle autorità di riferimento, le norme per il monitoraggio, la comunicazione e la presentazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società (articolo 6, paragrafo 8, articolo 7, paragrafo 5, e articolo 11 bis, paragrafo 4), e le norme per la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e per la presentazione di una dichiarazione di verifica delle emissioni a livello di società (articolo 13, paragrafo 6, e articolo 15, paragrafo 6).

Proponendo di modificare il regolamento MRV, la presente proposta integra la proposta della Commissione COM(2019) 38 final.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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, 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 emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), è entrato in vigore nel novembre 2016 (in appresso "l'accordo di Parigi")³. Le parti hanno convenuto di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire l'azione volta a limitare tale aumento a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali.
- (2) La lotta contro i problemi legati al clima e all'ambiente e il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi sono gli elementi centrali della comunicazione "Il Green Deal europeo" adottata dalla Commissione l'11 dicembre 2019⁴.
- (3) Il Green Deal europeo associa una serie completa di misure e iniziative che si rafforzano reciprocamente, volte a conseguire la neutralità climatica nell'UE entro il 2050, e definisce una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, in cui la crescita economica è dissociata dall'uso delle risorse. Mira inoltre a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e

¹ GU C , , pag. .

² GU C , , pag. .

³ Accordo di Parigi (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4).

⁴ COM(2019) 640 final.

a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze. Al tempo stesso, questa transizione ha effetti diversi sulle donne e gli uomini e ha un impatto particolare su alcuni gruppi svantaggiati, come gli anziani, le persone con disabilità e le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche. Occorre pertanto garantire che la transizione sia giusta e inclusiva, e non lasci indietro nessuno.

- (4) La necessità e il valore del Green Deal europeo sono ulteriormente aumentati alla luce degli effetti molto gravi della pandemia di COVID-19 sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro e sul benessere dei cittadini dell'Unione, che hanno dimostrato che la nostra società e la nostra economia devono rafforzare la resilienza agli shock esterni e agire tempestivamente per prevenirli o attenuarli. I cittadini europei continuano a esprimersi con forza sostenendo che ciò vale in particolare per i cambiamenti climatici⁵.
- (5) Nel contributo determinato a livello nazionale, aggiornato e presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020⁶, l'Unione si è impegnata a ridurre, entro il 2030, le emissioni nette di gas a effetto serra dell'intera economia dell'Unione di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.
- (6) Con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050. Tale regolamento stabilisce inoltre un impegno unionale vincolante di riduzione, entro il 2030, delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni previa deduzione degli assorbimenti) di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990.
- (7) È necessario che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento di tali riduzioni. Pertanto, l'obiettivo del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS), istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸, di promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica, dovrebbe essere rafforzato in misura commisurata a questo obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per tutti i settori dell'economia all'orizzonte 2030.
- (8) L'EU ETS dovrebbe incentivare la produzione degli impianti che riducono, in tutto o in parte, le emissioni di gas a effetto serra. La descrizione di alcune categorie di attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE dovrebbe pertanto essere modificata per garantire la parità di trattamento degli impianti nei settori interessati. Inoltre, l'assegnazione gratuita di quote per la produzione di un prodotto dovrebbe essere indipendente dalla natura del processo produttivo. È pertanto necessario

⁵ Speciale Eurobarometro 513 sui cambiamenti climatici, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_it).

⁶ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁷ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

⁸ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

modificare la definizione dei prodotti, dei processi e delle emissioni disciplinati da alcuni parametri di riferimento al fine di garantire parità di condizioni per le tecnologie nuove e per quelle esistenti. È inoltre necessario scindere l'aggiornamento dei valori dei parametri di riferimento per le raffinerie e per l'idrogeno in modo da tenere conto dell'aumento della produzione di idrogeno al di fuori del settore delle raffinerie.

- (9) La direttiva 96/61/CEE del Consiglio⁹ è stata abrogata dalla direttiva 2010/75/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰. È opportuno aggiornare di conseguenza i riferimenti alla direttiva 96/61/CE di cui all'articolo 2 e all'allegato IV della direttiva 2003/87/CE. Data la necessità di ridurre tempestivamente le emissioni in tutti i settori dell'economia, gli Stati membri dovrebbero poter intervenire per ridurre le emissioni di gas a effetto serra che rientrano nell'ambito di applicazione dell'EU ETS mediante politiche diverse dalle limitazioni delle emissioni adottate a norma della direttiva 2010/75/UE.
- (10) Nella sua comunicazione "Un percorso verso un pianeta sano per tutti"¹¹, la Commissione invita a guidare l'UE verso l'azzeramento dell'inquinamento entro il 2050, riducendo l'inquinamento dell'aria, delle acque dolci, dei mari e dei suoli a livelli che non siano più considerati nocivi per la salute e gli ecosistemi naturali. Le misure previste dalla direttiva 2010/75/UE, in quanto principale strumento di regolamentazione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, nell'acqua e nel suolo, spesso consentiranno di ridurre anche le emissioni di gas a effetto serra. In linea con l'articolo 8 della direttiva 2003/87/CE, gli Stati membri dovrebbero garantire il coordinamento tra le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni di cui alla direttiva 2003/87/CE e quelle della direttiva 2010/75/UE.
- (11) Dato che le nuove tecnologie innovative consentiranno spesso di ridurre le emissioni sia di gas a effetto serra che di inquinanti, è importante garantire sinergie tra le politiche volte a ridurre le emissioni sia di gas a effetto serra che di inquinanti, in particolare la direttiva 2010/75/UE, e riesaminare la loro efficacia al riguardo.
- (12) La definizione degli impianti di produzione di elettricità è stata utilizzata per determinare la quantità massima di quote assegnate a titolo gratuito all'industria nel periodo 2013-2020, ma ha comportato una differenza di trattamento tra gli impianti di cogenerazione e gli impianti industriali. Al fine di incentivare l'uso della cogenerazione ad alto rendimento e garantire la parità di trattamento di tutti gli impianti che beneficiano di quote gratuite per la produzione di calore e il teleriscaldamento, è opportuno sopprimere tutti i riferimenti agli impianti di produzione di elettricità contenuti nella direttiva 2003/87/CE. Inoltre, il regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione¹² specifica le condizioni di ammissibilità alle assegnazioni gratuite di tutti i processi industriali. Pertanto, le disposizioni in

⁹ Direttiva 96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (GU L 257 del 10.10.1996, pag. 26).

¹⁰ [Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali \(prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento\) \(GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17\).](#)

¹¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Un percorso verso un pianeta sano per tutti - Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" (COM/2021/400 final).

¹² Regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione, del 19 dicembre 2018, che stabilisce norme transitorie per l'insieme dell'Unione ai fini dell'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita delle quote di emissioni ai sensi dell'articolo 10 bis della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 59 del 27.2.2019, pag. 8).

materia di cattura e stoccaggio del carbonio di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE sono diventate obsolete e dovrebbero essere soppresse.

- (13) I gas a effetto serra che non sono rilasciati direttamente nell'atmosfera dovrebbero essere considerati emissioni nell'ambito dell'EU ETS e per tali emissioni dovrebbero essere restituite quote, a meno che non siano depositate in un sito di stoccaggio a norma della direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³ o siano legate chimicamente in modo permanente a un prodotto e pertanto in condizioni d'uso normali non entrino nell'atmosfera. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti di esecuzione che specifichino le condizioni in cui i gas a effetto serra devono essere considerati legati chimicamente in modo permanente a un prodotto in modo da non entrare nell'atmosfera in condizioni d'uso normali, anche per quanto riguarda l'ottenimento di un certificato di rimozione di CO₂, se del caso, alla luce degli sviluppi normativi a tale riguardo.
- (14) Il trasporto marittimo internazionale, consistente in tratte tra porti sotto la giurisdizione di due diversi Stati membri o tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, è ad oggi l'unico mezzo di trasporto non incluso negli impegni assunti in passato dall'Unione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Dal 1990 le emissioni dei combustibili venduti nell'Unione per tratte che iniziano in uno Stato membro e terminano in un altro Stato membro o in un paese terzo sono aumentate di circa il 36 %. Queste emissioni rappresentano quasi il 90 % di tutte le emissioni generate dalla navigazione dell'Unione, in quanto le emissioni prodotte dai combustibili venduti nell'Unione per tratte in partenza e in arrivo nello stesso Stato membro sono diminuite del 26 % dal 1990. In uno scenario immutato, si prevede che le emissioni prodotte dalle attività di trasporto marittimo internazionale aumenterebbero di circa il 14 % tra il 2015 e il 2030 e del 34 % tra il 2015 e il 2050. Se l'impatto delle attività di trasporto marittimo sui cambiamenti climatici aumenterà come previsto, ciò comprometterebbe seriamente le riduzioni realizzate da altri settori per lottare contro i cambiamenti climatici.
- (15) Nel 2013 la Commissione ha adottato una strategia per integrare progressivamente le emissioni del trasporto marittimo nella politica dell'Unione volta a ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Come primo passo di questa strategia, l'Unione ha istituito, nell'ambito del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴, un sistema per monitorare, comunicare e verificare le emissioni prodotte dal trasporto marittimo cui farà seguito la definizione di obiettivi di riduzione per il settore marittimo e l'applicazione di una misura basata sul mercato. In linea con l'impegno dei legislatori espresso nella direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, l'azione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) o

¹³ Direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa allo stoccaggio geologico di biossido di carbonio e recante modifica della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, delle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE e del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 114).

¹⁴ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

¹⁵ Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814 (GU L 76 del 19.3.2018, pag. 3).

dell'Unione dovrebbe iniziare a partire dal 2023, compresi i lavori preparatori per l'adozione e l'attuazione di una misura volta a garantire che il settore contribuisca debitamente agli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi concordati nell'ambito dell'accordo di Parigi nonché un esame adeguato di tali questioni da parte di tutti i portatori di interessi.

- (16) Ai sensi della direttiva (UE) 2018/410 la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi compiuti nell'ambito dell'IMO in vista dell'adozione di un ambizioso obiettivo di riduzione delle emissioni e di misure di accompagnamento al fine di garantire che il settore marittimo contribuisca debitamente agli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi concordati nell'ambito dell'accordo di Parigi. È opportuno incoraggiare gli sforzi in atto in seno all'IMO volti a limitare le emissioni marittime globali. Tuttavia, sebbene i recenti progressi compiuti attraverso l'IMO siano accolti con favore, queste misure non saranno sufficienti per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi.
- (17) Nel Green Deal europeo la Commissione ha espresso l'intenzione di adottare misure aggiuntive per lottare contro le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo mediante un pacchetto di misure che consentano all'Unione di raggiungere i suoi obiettivi di riduzione delle emissioni. In tale contesto, è opportuno modificare la direttiva 2003/87/CE per includere il settore del trasporto marittimo nell'EU ETS al fine di garantire che tale settore contribuisca agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi che impone ai paesi sviluppati di assumere un ruolo guida adottando obiettivi di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia, mentre i paesi in via di sviluppo sono incoraggiati a progredire nel tempo verso obiettivi di riduzione o limitazione delle emissioni in tutti i settori dell'economia¹⁶. Considerando che le emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale al di fuori dell'Europa dovrebbero, a partire da gennaio 2021, essere limitate da un meccanismo mondiale basato sul mercato, mentre non esiste nessuna iniziativa che limiti o stabilisca un prezzo per le emissioni del trasporto marittimo, è opportuno che l'EU ETS copra una parte delle emissioni derivanti dalle tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di un paese terzo, sapendo che quest'ultimo può adottare misure adeguate per quanto riguarda la parte rimanente delle emissioni. L'estensione dell'EU ETS al settore del trasporto marittimo dovrebbe includere il 50 % delle emissioni delle navi che effettuano tratte a destinazione di un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro in partenza da un porto che non è sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e il 50 % delle emissioni delle navi che effettuano tratte partendo da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e arrivando in un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, le emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e che arrivano in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e le emissioni delle navi ormeggiate in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Questo approccio è stato riconosciuto come un modo pratico per risolvere la questione delle responsabilità comuni ma differenziate e delle capacità rispettive, un annoso problema in ambito UNFCCC. La copertura di una parte delle emissioni derivanti dalle tratte sia in entrata che in uscita tra l'Unione e i paesi terzi garantisce l'efficacia dell'EU ETS, in particolare aumentando l'impatto ambientale della misura rispetto a un ambito geografico limitato alle tratte interne dell'UE e limitando nel contempo il rischio di

¹⁶ Accordo di Parigi, articolo 4, paragrafo 4.

scali di tipo "evasivo" e il rischio di delocalizzazione delle attività di trasbordo al di fuori dell'Unione. Per garantire un'integrazione ordinata del settore nell'EU ETS, è opportuno aumentare gradualmente la restituzione delle quote da parte delle società di navigazione per quanto riguarda le emissioni verificate comunicate per il periodo 2023-2025. Per tutelare l'integrità ambientale del sistema, nella misura in cui viene restituito un numero di quote inferiore rispetto alle emissioni verificate per il trasporto marittimo nel corso di tale periodo, una volta accertata la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per ogni anno, sarà opportuno cancellare un numero corrispondente di quote. A partire dal 2026 le società di navigazione dovrebbero restituire il numero di quote corrispondente a tutte le loro emissioni verificate comunicate nell'anno precedente.

- (18) Le disposizioni della direttiva 2003/87/CE concernenti le attività di trasporto marittimo dovrebbero essere oggetto di riesami alla luce degli sviluppi internazionali e degli sforzi intrapresi per conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, tra cui il secondo bilancio mondiale del 2028, e gli ulteriori bilanci mondiali che saranno realizzati ogni cinque anni e orienteranno i successivi contributi determinati a livello nazionale. In particolare, la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in qualsiasi momento prima del secondo bilancio globale del 2028 - e quindi entro il 30 settembre 2028 - in merito ai progressi compiuti nei negoziati dell'IMO relativi a una misura mondiale basata sul mercato. Nella sua relazione, la Commissione dovrebbe analizzare gli strumenti dell'Organizzazione marittima internazionale e valutare, se del caso, come recepire tali strumenti nel diritto dell'Unione mediante la revisione della direttiva 2003/87/CE. Nella sua relazione, la Commissione dovrebbe includere, se del caso, delle proposte.
- (19) La Commissione dovrebbe riesaminare il funzionamento della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo alla luce dell'esperienza acquisita nella sua applicazione, anche in relazione a eventuali pratiche di evasione, e proporre successivamente misure per garantirne l'efficacia.
- (20) La persona o l'organizzazione responsabile della conformità dell'EU ETS dovrebbe essere la società di navigazione, definita come l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che si è assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore e che, così facendo, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento. Questa definizione si basa sulla definizione di "società" di cui all'articolo 3, lettera d), del regolamento (UE) 2015/757 ed è in linea con il sistema globale di rilevazione dei dati istituito nel 2016 dall'IMO. Conformemente al principio "chi inquina paga", la società di navigazione potrebbe, mediante un accordo contrattuale, imputare al soggetto che è direttamente responsabile delle decisioni che incidono sulle emissioni di CO₂ della nave responsabile anche i costi di conformità ai sensi della presente direttiva. Tale soggetto sarebbe di norma il soggetto responsabile della scelta del combustibile, della rotta e della velocità della nave.
- (21) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico delle società di navigazione, ognuna di esse dovrebbe essere sotto la responsabilità di uno Stato membro. La Commissione dovrebbe pubblicare un elenco iniziale delle società di navigazione che hanno svolto un'attività marittima che rientra nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, in cui si indichi specificatamente l'autorità di riferimento per ciascuna società di navigazione. L'elenco dovrebbe essere aggiornato almeno ogni due anni per riattribuire le società di navigazione a un'autorità di riferimento diversa se necessario. Per le società di

navigazione registrate in uno Stato membro, l'autorità di riferimento dovrebbe essere lo Stato membro in questione. Per le società di navigazione registrate in un paese terzo, l'autorità di riferimento dovrebbe essere lo Stato membro in cui la società di navigazione ha registrato il maggior numero stimato di scali nel corso delle tratte che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE negli ultimi due anni di monitoraggio. Per le società di navigazione registrate in un paese terzo che non hanno effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE negli ultimi due anni di monitoraggio, l'autorità di riferimento dovrebbe essere lo Stato membro a partire dal quale la società di navigazione ha iniziato la sua prima tratta che rientra nell'ambito di applicazione di tale direttiva. La Commissione dovrebbe pubblicare e aggiornare ogni due anni un elenco delle società di navigazione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE, specificando l'autorità di riferimento per ciascuna società di navigazione. Al fine di garantire la parità di trattamento delle società di navigazione, gli Stati membri dovrebbero seguire norme armonizzate per l'amministrazione delle società di navigazione di cui sono responsabili, in conformità delle disposizioni dettagliate che saranno stabilite dalla Commissione.

- (22) Gli Stati membri dovrebbero garantire che le società di navigazione da essi amministrate rispettino le prescrizioni della direttiva 2003/87/CE. Qualora una società di navigazione non ottemperi a detti obblighi e altre misure di esecuzione adottate dall'autorità di riferimento non abbiano garantito l'ottemperanza, gli Stati membri dovrebbero agire in maniera solidale. Come misura di ultima istanza, gli Stati membri dovrebbero poter rifiutare l'ingresso alle navi sotto la responsabilità della società di navigazione in questione, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, che dovrebbe poter deciderne il fermo.
- (23) Le società di navigazione dovrebbero monitorare e comunicare i propri dati sulle emissioni derivanti dalle attività di trasporto marittimo, aggregati a livello di società, conformemente alle norme stabilite nel regolamento (UE) 2015/757. Le relazioni concernenti i dati sulle emissioni aggregati a livello di società dovrebbero essere verificate conformemente alle norme stabilite in tale regolamento. Nell'effettuare le verifiche a livello di società, il verificatore non dovrebbe verificare la relazione sulle emissioni a livello di nave né la relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento in questione, in quanto tali comunicazioni a livello di nave saranno già state verificate.
- (24) Sulla base dell'esperienza acquisita con compiti analoghi connessi alla protezione dell'ambiente, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) o un'altra organizzazione competente dovrebbero, se del caso e conformemente al loro mandato, assistere la Commissione e le autorità di riferimento nell'attuazione della direttiva 2003/87/CE. Grazie alla sua esperienza nell'attuazione del regolamento (UE) 2015/757 e dei suoi strumenti informatici, l'EMSA potrebbe assistere le autorità di riferimento, in particolare per quanto riguarda il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni generate dalle attività marittime che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, facilitando lo scambio di informazioni o elaborando orientamenti e criteri.

- (25) Il regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ ha modificato l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE per consentire a tutti i gestori di utilizzare tutte le quote rilasciate. La disposizione che stabilisce che le autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra devono contenere un obbligo di restituzione di quote, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera e), di tale direttiva, dovrebbe essere allineata di conseguenza.
- (26) Il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'Unione per il 2030 presuppone una riduzione delle emissioni dei settori coperti dall'EU ETS del 61 % rispetto al 2005. Il quantitativo unionale di quote dell'EU ETS deve essere ridotto per creare l'indispensabile segnale di prezzo del carbonio a lungo termine e incentivare il conseguimento di questo livello di decarbonizzazione. A tal fine, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere aumentato, tenendo conto anche dell'inclusione delle emissioni generate dal trasporto marittimo. Queste ultime dovrebbero essere calcolate sulla base delle emissioni prodotte dalle attività di trasporto marittimo comunicate nell'Unione a norma del regolamento (UE) 2015/757 per il 2018 e il 2019, e adeguate, a partire dall'anno 2021 applicando il fattore di riduzione lineare.
- (27) Tenendo conto che la presente direttiva modifica la direttiva 2003/87/CE per un periodo di attuazione che è iniziato il 1° gennaio 2021, per motivi di prevedibilità, efficacia ambientale e semplicità, la curva più marcata della riduzione lineare dell'EU ETS dal 2021 al 2030 dovrebbe diventare una linea retta, in modo da conseguire riduzioni delle emissioni nell'ambito dell'EU ETS del 61 % entro il 2030, come passo intermedio corretto verso la neutralità climatica in tutti i settori dell'economia dell'Unione nel 2050. Poiché l'aumento del fattore di riduzione lineare può applicarsi solo a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva, una riduzione a tantum del quantitativo di quote dovrebbe consentire di ridurre il quantitativo totale di quote in modo che corrisponda al livello di riduzione annuale ottenuto a partire dal 2021.
- (28) Per conseguire gli obiettivi più ambiziosi in materia di clima occorreranno ingenti risorse pubbliche nell'UE e stanziamenti dei bilanci nazionali da destinare alla transizione climatica. Per integrare e rafforzare le spese significative connesse al clima iscritte nel bilancio dell'UE, tutti i proventi delle aste che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione dovrebbero essere utilizzati per conseguire obiettivi legati al clima. I proventi possono, ad esempio, essere utilizzati per far fronte all'impatto sociale per le famiglie a reddito medio-basso riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo. Inoltre, per affrontare gli effetti distributivi e sociali della transizione negli Stati membri a basso reddito, è opportuno utilizzare un quantitativo supplementare pari a 2,5 % del quantitativo di quote per l'insieme dell'Unione dal [anno di entrata in vigore della direttiva] al 2030 per finanziare la transizione energetica degli Stati membri il cui prodotto interno lordo (PIL) pro capite è inferiore al 65 % della media dell'Unione nel periodo 2016-2018, attraverso il Fondo per la modernizzazione di cui all'articolo 10 quinquies della direttiva 2003/87/CE.
- (29) È opportuno prevedere ulteriori incentivi a favore della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra mediante il ricorso a tecniche efficienti in termini di costi. A tal fine,

¹⁷ [Regolamento \(UE\) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017, recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a decorrere dal 2021 \(GU L 350 del 29.12.2017, pag. 7\).](#)

l'assegnazione gratuita di quote di emissioni agli impianti fissi a partire dal 2026 dovrebbe essere subordinata a investimenti in tecniche volte ad aumentare l'efficienza energetica e a ridurre le emissioni. Focalizzando questo approccio sui grandi consumatori di energia si otterrebbe una notevole riduzione degli oneri per le imprese con un minore consumo di energia, che possono essere piccole e medie imprese o microimprese. [Riferimento da confermare una volta rivista la direttiva Efficienza energetica]. È quindi opportuno adeguare di conseguenza gli atti delegati di cui trattasi.

- (30) Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM), istituito a norma del regolamento (UE) [.../...] del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸, è un'alternativa all'assegnazione gratuita di quote per far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. I settori e sottosectori oggetto di tale misura non dovrebbero beneficiare dell'assegnazione a titolo gratuito. Tuttavia, è necessaria una eliminazione graduale e transitoria delle quote a titolo gratuito per consentire ai produttori, agli importatori e agli operatori commerciali di adeguarsi al nuovo regime. Nella fase di introduzione graduale del CBAM, la riduzione delle assegnazioni a titolo gratuito dovrebbe essere attuata applicando, per i settori CBAM, un fattore. Questa percentuale (fattore CBAM) dovrebbe essere del 100 % nel corso del periodo transitorio tra l'entrata in vigore del [regolamento CBAM] e il 2025, del 90 % nel 2026 e dovrebbe essere ridotta di 10 punti percentuali all'anno per giungere allo 0 %, ossia all'eliminazione dell'assegnazione gratuita entro il decimo anno. I pertinenti atti delegati sull'assegnazione gratuita dovrebbero essere adeguati di conseguenza per i settori e sottosectori contemplati dal CBAM. L'assegnazione di quote a titolo gratuito che non è più concessa ai settori CBAM sulla base di questo calcolo (domanda CBAM) sarà messa all'asta e i proventi confluiranno nel Fondo per l'innovazione, in modo da sostenere l'innovazione nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio, nella cattura e nell'utilizzo del carbonio ("CCU"), nella cattura e nello stoccaggio geologico del carbonio ("CCS"), nell'energia rinnovabile e nello stoccaggio di energia, secondo modalità che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Particolare attenzione dovrebbe essere prestata ai progetti nei settori CBAM. Per rispettare la percentuale di quote assegnate a titolo gratuito disponibili per i settori non CBAM, il quantitativo finale da detrarre dall'assegnazione gratuita e da mettere all'asta dovrebbe essere calcolato in base alla proporzione che la domanda CBAM rappresenta rispetto al fabbisogno di assegnazioni gratuite di tutti i settori che ne beneficiano.
- (31) Al fine di rispecchiare meglio il progresso tecnologico e adeguare i valori corrispondenti dei parametri di riferimento al periodo di assegnazione pertinente, garantendo nel contempo incentivi alla riduzione delle emissioni e ricompensando adeguatamente l'innovazione, l'adeguamento massimo dei valori dei parametri di riferimento dovrebbe essere aumentato da 1,6 % a 2,5 % all'anno. Per il periodo dal 2026 al 2030 i valori dei parametri di riferimento dovrebbero essere adeguati all'interno di un intervallo tra il 4 e il 50 % rispetto al valore applicabile nel periodo dal 2013 al 2020.
- (32) Un approccio globale all'innovazione è essenziale per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo. A livello dell'UE, le attività di ricerca e innovazione necessarie sono sostenute, tra l'altro, dal programma Orizzonte Europa che prevede finanziamenti significativi e nuovi strumenti per i settori che rientrano nell'ETS. Gli Stati membri

¹⁸ [si prega di inserire il riferimento completo della GU]

dovrebbero garantire che le disposizioni nazionali di recepimento non ostacolino le innovazioni e siano tecnologicamente neutrali.

- (33) L'ambito di applicazione del Fondo per l'innovazione di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere esteso per sostenere l'innovazione nelle tecnologie e nei processi a basse emissioni di carbonio connessi al consumo di combustibili nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale. Inoltre, il Fondo per l'innovazione dovrebbe servire a sostenere gli investimenti volti a decarbonizzare il settore del trasporto marittimo, compresi gli investimenti in combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, nonché gli investimenti nelle tecnologie di propulsione a zero emissioni come le tecnologie eoliche. Considerando che le entrate generate dalle sanzioni di cui al regolamento xxxx/xxxx [Iniziativa "FuelEU Maritime"]¹⁹ sono assegnate al Fondo per l'innovazione come entrate con destinazione specifica esterne a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario, la Commissione dovrebbe garantire che sia prestata la dovuta attenzione al sostegno a favore di progetti innovativi volti ad accelerare lo sviluppo e la diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo, come specificato all'articolo 21, paragrafo 1, del regolamento xxxx/xxxx [Iniziativa FuelEU Maritime]. Al fine di garantire la disponibilità di finanziamenti sufficienti per l'innovazione in questo ambito di applicazione ampliato, il Fondo per l'innovazione dovrebbe essere integrato con 50 milioni di quote, provenienti in parte dalle quote che altrimenti potrebbero essere messe all'asta e in parte dalle quote che altrimenti potrebbero essere assegnate gratuitamente, in funzione dell'attuale percentuale di finanziamento fornita da ciascuna fonte al Fondo per l'innovazione.
- (34) A norma dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2019/1122 della Commissione²⁰, se gli operatori aerei non effettuano più voli coperti dall'EU ETS, ai loro conti è assegnato lo stato "escluso" e da tali conti non si possono più avviare procedure. Al fine di preservare l'integrità ambientale del sistema, le quote che non sono rilasciate agli operatori aerei a causa della chiusura dei loro conti dovrebbero essere utilizzate per coprire eventuali carenze nelle restituzioni da parte di tali operatori e le quote rimanenti dovrebbero essere utilizzate per accelerare la lotta contro i cambiamenti climatici immettendole nel Fondo per l'innovazione.
- (35) I contratti per differenza di carbonio (CCD) sono un elemento importante per incentivare la riduzione delle emissioni nell'industria, in quanto offrono la possibilità di garantire agli investitori in tecnologie innovative rispettose del clima un prezzo che ricompensa le riduzioni delle emissioni di CO₂ in misura maggiore rispetto agli attuali livelli di prezzo nell'EU ETS. Sarebbe opportuno ampliare la gamma delle misure che il Fondo per l'innovazione può finanziare in modo da sostenere i progetti attraverso meccanismi di gara competitivi quali i CCD. Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati concernenti le regole specifiche applicabili a questo tipo di sostegno.
- (36) Se l'attività di un impianto è temporaneamente sospesa, l'assegnazione gratuita è adeguata ai livelli di attività che devono obbligatoriamente essere comunicati

¹⁹ [aggiungere il riferimento al regolamento FuelEU Maritime].

²⁰ [Regolamento delegato \(UE\) 2019/1122 della Commissione, del 12 marzo 2019, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il funzionamento del registro dell'Unione \(GU L 177 del 2.7.2019, pag. 3\)](#)

annualmente. Le autorità competenti inoltre possono sospendere il rilascio di quote di emissioni agli impianti che hanno sospeso l'attività fintanto che non dispongono di prove che l'impianto riprenderà le attività. Pertanto, i gestori non dovrebbero più essere tenuti a dimostrare all'autorità competente che il loro impianto riprenderà la produzione entro un periodo di tempo determinato e ragionevole in caso di sospensione temporanea delle attività.

- (37) Le correzioni delle quote assegnate a titolo gratuito agli impianti fissi a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE possono richiedere la concessione di quote supplementari a titolo gratuito o il ritrasferimento delle quote eccedentarie. Le quote accantonate per i nuovi entranti a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, della direttiva 2003/87/CE dovrebbero essere utilizzate a tal fine.
- (38) L'ambito di applicazione del Fondo per la modernizzazione dovrebbe essere allineato agli obiettivi climatici più recenti dell'Unione, imponendo che gli investimenti siano coerenti con gli obiettivi del Green Deal europeo e del regolamento (UE) 2021/1119 ed eliminando il sostegno a qualsiasi investimento connesso ai combustibili fossili. Inoltre, sarebbe opportuno portare all'80 % la percentuale del Fondo per la modernizzazione che deve essere destinata agli investimenti prioritari; l'efficienza energetica dovrebbe essere considerata un settore prioritario sul versante della domanda; e il sostegno alle famiglie per affrontare la povertà energetica, anche nelle zone rurali e remote, dovrebbe essere incluso nell'ambito di applicazione degli investimenti prioritari.
- (39) Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione²¹ stabilisce norme sul monitoraggio delle emissioni generate dalla biomassa che sono coerenti con le norme sull'uso della biomassa stabilite nella legislazione dell'Unione in materia di energie rinnovabili. Poiché con le norme più recenti stabilite dalla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio²² la legislazione sui criteri di sostenibilità per la biomassa è diventata più complessa, il conferimento di competenze di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere esplicitamente esteso all'adozione degli adeguamenti necessari per l'applicazione nell'EU ETS di criteri di sostenibilità concernenti la biomassa, compresi i biocarburanti, i bioliquidi e i combustibili da biomassa. Inoltre, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti di esecuzione per precisare come si debba contabilizzare lo stoccaggio di emissioni provenienti da miscele di biomassa con un fattore di emissione zero e di biomassa il cui fattore di emissione non è pari a zero.
- (40) I combustibili liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica e i combustibili da carbonio riciclato possono essere importanti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra in settori difficili da decarbonizzare. Se i combustibili da carbonio riciclato e i combustibili liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica sono prodotti a partire da biossido di carbonio catturato nell'ambito di un'attività disciplinata dalla presente direttiva, le emissioni dovrebbero essere contabilizzate nell'ambito di tale attività. Per garantire che i combustibili rinnovabili di origine non biologica e i

²¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1).

²² Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

combustibili da carbonio riciclato contribuiscano alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra ed evitare doppi conteggi per i combustibili in questione, è opportuno estendere esplicitamente la delega di cui all'articolo 14, paragrafo 1, all'adozione da parte della Commissione di atti di esecuzione che stabiliscono gli adeguamenti necessari per stabilire in che modo occorre contabilizzare l'eventuale rilascio di biossido di carbonio e per evitare il doppio conteggio al fine di garantire che siano predisposti incentivi adeguati, tenendo conto anche del trattamento di tali combustibili a norma della direttiva (UE) 2018/2001.

- (41) Considerato che molto probabilmente il biossido di carbonio potrà essere trasportato anche con mezzi diversi dalle condutture, ad esempio via nave e camion, l'attuale ambito di applicazione dell'allegato I della direttiva 2003/87/CE concernente il trasporto di gas a effetto serra a fini di stoccaggio dovrebbe essere esteso a tutti i mezzi di trasporto per ragioni di parità di trattamento e indipendentemente dal fatto che il mezzo di trasporto sia coperto dall'EU ETS. Se le emissioni derivanti dal trasporto sono coperte anche da un'altra attività ai sensi della direttiva 2003/87/CE, le emissioni dovrebbero essere contabilizzate nell'ambito di tale altra attività per evitare doppi conteggi.
- (42) L'esclusione dall'EU ETS degli impianti che utilizzano esclusivamente biomassa ha portato a situazioni in cui gli impianti che bruciano una percentuale elevata di biomassa hanno realizzato profitti eccezionali avendo ricevuto quote a titolo gratuito notevolmente superiori alle emissioni effettive. Per questa ragione, per la combustione della biomassa con un fattore di emissione pari a zero sarebbe opportuno introdurre un valore soglia al di sopra del quale gli impianti sono esclusi dall'EU ETS. Il valore soglia del 95 % è in linea con il parametro di incertezza di cui all'articolo 2, punto 16, del regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione²³.
- (43) La comunicazione della Commissione "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa"²⁴ richiama l'attenzione sulla sfida particolarmente impegnativa di ridurre le emissioni nei settori del trasporto stradale e dell'edilizia. Per questa ragione la Commissione ha annunciato che un ulteriore ampliamento dello scambio di quote di emissione potrebbe includere le emissioni prodotte dal trasporto stradale e dall'edilizia. Lo scambio di quote di emissione per questi due nuovi settori sarebbe istituito nell'ambito di un sistema separato ma contiguo. In questo modo si eviterebbe di alterare il corretto funzionamento dello scambio di quote di emissione nei settori degli impianti fissi e del trasporto aereo. Il nuovo sistema è accompagnato da politiche e misure complementari che proteggono da impatti indebiti sui prezzi, condizionano le aspettative degli operatori di mercato e mirano ad ottenere un segnale del prezzo del carbonio per l'intera economia. Le esperienze passate hanno dimostrato che lo sviluppo di un nuovo mercato richiede un sistema efficace di monitoraggio, comunicazione e verifica. Al fine di garantire sinergie e coerenza con l'infrastruttura unionale esistente per l'EU ETS che copre le emissioni degli impianti fissi e del trasporto aereo, è opportuno istituire lo scambio di quote di emissioni per i settori del trasporto stradale e dell'edilizia mediante una modifica della direttiva 2003/87/CE.

²³ Regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione, del 19 dicembre 2018, che stabilisce norme transitorie per l'insieme dell'Unione ai fini dell'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita delle quote di emissioni ai sensi dell'articolo 10 bis della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 59 del 27.2.2019, pag. 8).

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (44) Al fine di istituire il quadro di attuazione necessario e mettere a punto un calendario ragionevole per il conseguimento dell'obiettivo 2030, lo scambio di quote di emissioni nei due nuovi settori dovrebbe iniziare nel 2025. Nel corso del primo anno i soggetti regolamentati dovrebbero detenere un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra e comunicare le loro emissioni per gli anni 2024 e 2025. Il rilascio di quote e gli obblighi di conformità per questi soggetti dovrebbero essere applicabili a decorrere dal 2026. Procedendo secondo questo calendario si potrà avviare lo scambio di quote di emissione in questi settori in modo ordinato ed efficiente. Si garantirà inoltre la disponibilità dei finanziamenti UE e di misure degli Stati membri che garantiranno un'introduzione socialmente equa dello scambio di quote di emissione dell'UE nei due settori, in modo da attenuare l'impatto del prezzo del carbonio sulle famiglie vulnerabili e sugli utenti dei trasporti.
- (45) Dato il numero molto elevato di emettitori di dimensioni ridotte nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, non è possibile stabilire il punto di regolamentazione a livello dei soggetti che emettono direttamente gas a effetto serra, come avviene invece per gli impianti fissi e il trasporto aereo. Pertanto, per ragioni di fattibilità tecnica e di efficienza amministrativa, è più opportuno fissare il punto di regolamentazione più a monte della catena di approvvigionamento. L'atto che fa scattare l'obbligo di conformità nell'ambito del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissione dovrebbe essere l'immissione in consumo di combustibili utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, compresa la combustione nel trasporto stradale di gas a effetto serra destinati allo stoccaggio geologico. Per evitare una doppia copertura, l'immissione in consumo di combustibili utilizzati in altre attività di cui all'allegato I della direttiva 2003/87/CE non dovrebbe essere coperta.
- (46) I soggetti regolamentati nei due nuovi settori e il punto di regolamentazione dovrebbero essere definiti in linea con il sistema delle accise istituito dalla direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio²⁵, con i necessari adeguamenti, visto che tale direttiva istituisce già un solido sistema di controllo per tutti i quantitativi di combustibili immessi in consumo ai fini del pagamento delle accise. Gli utilizzatori finali di combustibili in tali settori non dovrebbero essere soggetti agli obblighi previsti dalla direttiva 2003/87/CE.
- (47) I soggetti regolamentati che rientrano nel campo di applicazione dello scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbero essere soggetti a prescrizioni in materia di autorizzazione delle emissioni di gas a effetto serra analoghe a quelle vigenti per i gestori di impianti fissi. È necessario stabilire delle regole sulle domande di autorizzazione, le condizioni per il rilascio, il loro contenuto e riesame e qualsiasi modifica relativa al soggetto regolamentato. Affinché il nuovo sistema venga avviato in modo ordinato, gli Stati membri dovrebbero garantire che i soggetti regolamentati che rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo scambio di quote di emissioni dispongano di un'autorizzazione valida a partire dall'avvio del sistema nel 2025.
- (48) La quantità totale di quote per il nuovo sistema di scambio di quote di emissioni dovrebbe seguire una traiettoria lineare per raggiungere l'obiettivo 2030 di riduzione delle emissioni, tenendo conto del contributo efficiente sotto il profilo dei costi del settore dell'edilizia e del trasporto stradale alla riduzione delle emissioni del 43 %

²⁵ Direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio, del 19 dicembre 2019, che stabilisce il regime generale delle accise (GU L 58 del 27.2.2020, pag. 4).

entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. La quantità totale di quote dovrebbe essere stabilita per la prima volta nel 2026, al fine di una traiettoria che inizierà nel 2024 a partire dal valore dei limiti di emissione di quell'anno (1 109 304 000 t di CO₂), calcolati conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ sulla base delle emissioni di riferimento per tali settori per il periodo dal 2016 al 2018. Di conseguenza, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere fissato a 5,15 %. A partire dal 2028 il quantitativo totale di quote dovrebbe essere stabilito sulla base della media delle emissioni medie comunicate per gli anni 2024, 2025 e 2026 e dovrebbe diminuire della stessa riduzione annuale assoluta stabilita a partire dal 2024, che corrisponde a un fattore lineare di riduzione di 5,43 % rispetto al valore comparabile del 2025 della traiettoria in questione. Se queste emissioni sono significativamente superiori a questo valore della traiettoria e se la divergenza non è dovuta a piccole differenze nelle metodologie di misurazione delle emissioni, il fattore di riduzione lineare dovrebbe essere adattato per ottenere la riduzione delle emissioni richiesta nel 2030.

- (49) La vendita all'asta delle quote è il metodo più semplice e più efficiente dal punto di vista economico per l'assegnazione delle quote di emissioni e consente anche di evitare profitti eccezionali. Sia il settore dell'edilizia che quello del trasporto stradale sono soggetti a pressioni concorrenziali relativamente ridotte o inesistenti dei paesi terzi e non sono esposti al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio. Pertanto, le quote per l'edilizia e il trasporto stradale dovrebbero essere assegnate solo mediante vendite all'asta, senza assegnazioni gratuite.
- (50) Al fine di garantire un avvio ordinato dello scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e tenendo conto dell'esigenza dei soggetti regolamentati di aprire coperture o comprare in anticipo quote al fine di ridurre i loro rischi in materia di prezzi o liquidità, nella fase iniziale occorrerebbe vendere all'asta un quantitativo superiore di quote. Nel 2026 i volumi d'asta dovrebbero pertanto essere superiori del 30 % al quantitativo totale di quote per il 2026. Questo quantitativo sarebbe sufficiente a fornire liquidità, sia se le emissioni diminuiscono in linea con le esigenze di riduzione, sia nel caso in cui le riduzioni delle emissioni si concretizzino solo progressivamente. Le regole dettagliate per l'anticipazione del volume d'asta devono essere stabilite in un atto delegato relativo alle vendite all'asta, adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.
- (51) Le norme in materia di distribuzione delle quote d'asta sono particolarmente pertinenti per i proventi delle aste che andrebbero a beneficio degli Stati membri, soprattutto vista la necessità di rafforzare la capacità degli Stati membri di far fronte agli impatti sociali di un segnale del prezzo del carbonio nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale. Nonostante i due settori abbiano caratteristiche molto diverse, è opportuno stabilire una regola comune di distribuzione simile a quella applicabile agli impianti fissi. La maggior parte delle quote dovrebbe essere ripartita tra tutti gli Stati membri sulla base della distribuzione media delle emissioni nei settori interessati nel periodo dal 2016 al 2018.

²⁶ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

- (52) L'introduzione del prezzo del carbonio nei trasporti stradali e nell'edilizia dovrebbe essere accompagnata da un'effettiva compensazione sociale, in particolare in considerazione dei livelli di povertà energetica già esistenti. Nel 2018 circa 34 milioni di europei hanno dichiarato di non essere in grado di riscaldare adeguatamente le loro abitazioni e in un'indagine condotta nel 2019 a livello dell'UE²⁷ il 6,9 % della popolazione dell'Unione ha dichiarato di non poter permettersi di scaldare sufficientemente la propria abitazione. Per ottenere una compensazione sociale e distributiva efficace, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a spendere i proventi delle aste per scopi connessi al clima e all'energia (già precisati per lo scambio di quote di emissioni esistente), ma anche per le misure aggiunte specificamente per affrontare le problematiche legate ai nuovi settori del trasporto stradale e dell'edilizia, comprese le misure strategiche collegate di cui alla direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸. I proventi delle aste dovrebbero essere utilizzati per far fronte agli aspetti sociali del sistema di scambio delle quote di emissione per i nuovi settori, con particolare attenzione alle famiglie vulnerabili, alle microimprese e agli utenti dei trasporti. In quest'ottica, un nuovo Fondo sociale per il clima fornirà finanziamenti specifici agli Stati membri per sostenere i cittadini europei più colpiti o a rischio di povertà energetica o di mobilità. Il Fondo promuoverà l'equità e la solidarietà tra gli Stati membri e al loro interno, riducendo nel contempo il rischio di povertà energetica e di mobilità durante la transizione. Si baserà sui meccanismi di solidarietà esistenti e li integrerà. Le risorse del nuovo Fondo corrisponderanno, in linea di principio, al 25 % delle entrate previste del nuovo sistema di scambio delle quote di emissione nel periodo 2026-2032 e saranno attuate sulla base dei piani sociali per il clima che gli Stati membri dovrebbero presentare a norma del regolamento (UE) 20.../nn del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹. Inoltre, ogni Stato membro dovrebbe utilizzare i proventi delle aste anche per finanziare una parte dei costi del piano sociale nazionale per il clima.
- (53) Le comunicazioni sull'uso dei proventi delle aste dovrebbero essere allineate alle modalità di comunicazione di cui al regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰.
- (54) L'innovazione e lo sviluppo di nuove tecnologie a basse emissioni di carbonio nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale sono fondamentali per garantire un contributo efficiente sotto il profilo dei costi di tali settori alle riduzioni delle emissioni previste. Pertanto 150 milioni di quote derivanti dallo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbero essere messe a disposizione del Fondo per l'innovazione, al fine di incentivare riduzioni delle emissioni efficienti sotto il profilo dei costi.

²⁷ Dati del 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdcs01].

²⁸ Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).

²⁹ [Aggiungere il riferimento al regolamento che istituisce il Fondo sociale per il clima].

³⁰ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

- (55) I soggetti regolamentati che partecipano allo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbero restituire, per le loro emissioni verificate, quote corrispondenti alle quantità di combustibili che hanno immesso in consumo. A partire dal 2026 dovrebbero cominciare a restituire le quote per le loro emissioni verificate. Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi, è opportuno rendere applicabile allo scambio di quote di emissioni per l'edilizia e il trasporto stradale una serie di norme applicabili all'attuale sistema di scambio di quote di emissione per gli impianti fissi e il trasporto aereo, con gli adeguamenti necessari. Sono comprese in particolare le regole sul trasferimento, la restituzione e la cancellazione delle quote, nonché le norme sulla validità delle quote, le sanzioni, le autorità competenti e gli obblighi di comunicazione degli Stati membri.
- (56) Affinché lo scambio di quote di emissioni nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale sia efficace, si dovrebbe poter monitorare le emissioni con un elevato grado di certezza e a costi ragionevoli. Le emissioni dovrebbero essere attribuite ai soggetti regolamentati sulla base dei quantitativi di combustibile immessi in consumo applicando un fattore di emissione. I soggetti regolamentati dovrebbero essere in grado di identificare e differenziare in modo affidabile e accurato i settori in cui i combustibili sono immessi in consumo, nonché gli utilizzatori finali dei combustibili, al fine di evitare effetti indesiderati, quali il doppio onere. Per disporre di dati sufficienti ai fini della quantificazione del numero totale di quote per il periodo dal 2028 al 2030, i soggetti regolamentati titolari di un'autorizzazione al momento dell'avvio del sistema nel 2025 dovrebbero comunicare i loro dati sulle emissioni storiche per il 2024.
- (57) È opportuno introdurre misure per ovviare al rischio potenziale di aumenti eccessivi dei prezzi che, se particolarmente elevati all'inizio dello scambio di quote di emissione nel settore dell'edilizia e dei trasporti stradali, potrebbero compromettere la disponibilità delle famiglie e dei singoli individui a investire nella riduzione delle loro emissioni di gas a effetto serra. Tali misure dovrebbero integrare le misure di salvaguardia previste dalla riserva stabilizzatrice del mercato istituita con decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹, che è diventata operativa nel 2019. Il mercato continuerà a determinare il prezzo del carbonio, mentre le misure di salvaguardia saranno attivate da un meccanismo automatico fondato su regole, in base al quale le quote saranno svincolate dalla riserva stabilizzatrice del mercato solo se saranno soddisfatte alcune condizioni concrete di attivazione basate sull'aumento del prezzo medio delle quote. Anche questo meccanismo aggiuntivo dovrebbe essere altamente reattivo, al fine di far fronte all'eccessiva volatilità dovuta a fattori diversi dai cambiamenti dei fondamentali di mercato. Le misure dovrebbero essere adattate in funzione dei diversi livelli di aumento eccessivo dei prezzi, determinando gradi diversi di intervento. Le condizioni di attivazione dovrebbero essere attentamente monitorate dalla Commissione che dovrebbe adottare rapidamente le misure non appena le condizioni sono soddisfatte. Ciò non pregiudica eventuali misure di accompagnamento che gli Stati membri possono adottare per far fronte agli effetti sociali negativi.
- (58) L'applicazione dello scambio di quote di emissione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbe essere monitorata dalla Commissione, anche per quanto

³¹ Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, 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 e recante modifica della direttiva 2003/87/CE (GU L 264 del 9.10.2015, pag. 1).

concerne il grado di convergenza dei prezzi con l'ETS esistente, e, se necessario, si dovrebbe proporre al Parlamento europeo e al Consiglio una revisione del sistema al fine di migliorare l'efficacia, la gestione e l'applicazione pratica dello scambio di quote di emissioni per tali settori sulla base delle conoscenze acquisite e di rafforzare la convergenza dei prezzi. La Commissione sarà tenuta a presentare la prima relazione su tali aspetti entro il 1° gennaio 2028.

- (59) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dell'articolo 3 octies quinquies, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 3 ter, e dell'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2003/87/UE è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. Per garantire sinergie con il quadro normativo esistente, il conferimento di competenze di esecuzione di cui agli articoli 14 e 15 di tale direttiva dovrebbe essere esteso ai settori del trasporto stradale e dell'edilizia. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio³².
- (60) Al fine di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali di un atto legislativo, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo agli articoli 10, paragrafo 4, e 10 bis, paragrafo 8, di tale direttiva. Inoltre per garantire sinergie con il quadro normativo esistente, la delega di cui all'articolo 10, paragrafo 4, e all'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe essere estesa ai settori del trasporto stradale e dell'edilizia. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati. Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi³³, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (61) Un EU ETS riformato e ben funzionante, dotato di uno strumento di stabilizzazione del mercato, è un dispositivo essenziale perché l'Unione raggiunga l'obiettivo concordato per il 2030 e rispetti gli impegni assunti ai sensi dell'accordo di Parigi. La riserva stabilizzatrice del mercato cerca di far fronte allo squilibrio tra l'offerta e la domanda di quote sul mercato. L'articolo 3 della decisione (UE) 2015/1814 prevede che la riserva sia riesaminata tre anni dopo la sua entrata in funzione, prestando particolare attenzione alla percentuale per la determinazione del numero di quote da

³² Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

³³ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

integrare nella riserva stabilizzatrice del mercato, al valore della soglia per il numero totale di quote in circolazione (TNAC) che determina l'immissione di quote e al numero di quote da svincolare dalla riserva.

- (62) Considerata la necessità di inviare un segnale più forte per incoraggiare gli investimenti a favore della riduzione delle emissioni in maniera efficace sotto il profilo dei costi e al fine di rafforzare l'EU ETS, è opportuno modificare la decisione (UE) 2015/1814 in modo da aumentare i tassi percentuali per la determinazione del numero di quote da immettere ogni anno nella riserva. Inoltre, per livelli inferiori del TNAC, l'immissione dovrebbe essere pari alla differenza tra il TNAC e la soglia che determina l'immissione di quote. In tal modo si eviterebbe la grande incertezza riguardo ai volumi d'asta che si verifica quando il TNAC è vicino alla soglia e si garantirebbe nel contempo che l'eccedenza raggiunga il volume entro il quale si ritiene che il mercato del carbonio operi in modo equilibrato.
- (63) Inoltre, al fine di garantire la prevedibilità del livello di quote che rimane nella riserva stabilizzatrice del mercato dopo l'invalidamento, l'invalidamento delle quote nella riserva non dovrebbe più dipendere dai volumi d'asta dell'anno precedente. Il numero di quote nella riserva dovrebbe pertanto essere fissato a 400 milioni di quote che corrisponde alla soglia inferiore applicabile al valore del TNAC.
- (64) Dall'analisi della valutazione d'impatto che accompagna la presente direttiva è emerso che la domanda netta del trasporto aereo dovrebbe essere inclusa nel numero totale di quote in circolazione. Inoltre, poiché le quote del trasporto aereo possono essere utilizzate con le stesse modalità delle quote generali, l'inclusione del trasporto aereo nella riserva ne farebbe uno strumento più preciso e quindi più efficace per garantire la stabilità del mercato. Il calcolo del numero totale di quote in circolazione dovrebbe includere le emissioni del trasporto aereo e le quote rilasciate per il trasporto aereo a partire dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva.
- (65) Al fine di chiarire il calcolo del numero totale di quote in circolazione (TNAC), la decisione (UE) 2015/1814 dovrebbe specificare che solo le quote rilasciate e non immesse nella riserva stabilizzatrice del mercato sono incluse nell'offerta di quote. Inoltre, la formula non dovrebbe più sottrarre dall'offerta di quote il numero di quote immesse nella riserva stabilizzatrice del mercato. Questa modifica non avrebbe alcun impatto sostanziale sul risultato del calcolo del TNAC, compresi i calcoli precedenti del TNAC, né sulla riserva.
- (66) Al fine di attenuare il rischio di squilibri dell'offerta e della domanda associati all'avvio del sistema di scambio di quote di emissioni per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale, nonché rendere lo scambio più resistente agli shock del mercato, è opportuno applicare a questi nuovi settori il meccanismo regolamentato della riserva stabilizzatrice del mercato. Affinché tale riserva sia operativa sin dall'avvio del sistema, dovrebbe beneficiare di una dotazione iniziale di 600 milioni di quote per lo scambio di quote di emissioni nei settori del trasporto stradale e dell'edilizia. Le soglie iniziali minime e massime, che determinano lo svincolo o l'immissione di quote nella riserva, dovrebbero essere soggette a una clausola di revisione generale. Altri elementi, quali la pubblicazione del numero totale di quote in circolazione o il quantitativo di quote svincolate o integrate nella riserva, dovrebbero seguire le regole della riserva per altri settori.
- (67) È necessario modificare il regolamento (UE) 2015/757 per tenere conto dell'inclusione del settore del trasporto marittimo nell'EU ETS. È opportuno modificare il regolamento (UE) 2015/757 per introdurre l'obbligo per le imprese di comunicare i

dati aggregati sulle emissioni a livello di società e di trasmettere all'autorità di riferimento responsabile, per approvazione, i piani di monitoraggio verificati e i dati aggregati sulle emissioni a livello di società. Inoltre alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per modificare i metodi di monitoraggio delle emissioni di CO₂ e le norme in materia di monitoraggio, nonché ogni altra informazione pertinente di cui al regolamento (UE) 2015/757, al fine di garantire l'adeguato funzionamento dell'EU ETS a livello amministrativo e per integrare nel regolamento (UE) 2015/757 le norme per l'approvazione dei piani di monitoraggio e delle relative modifiche da parte delle autorità di riferimento, le norme per il monitoraggio, la comunicazione e la trasmissione dei dati sulle emissioni aggregate a livello di società e le regole per la verifica dei dati sulle emissioni aggregate a livello di società e per la presentazione di una dichiarazione di verifica riguardo a questi dati. I dati monitorati, comunicati e verificati a norma del regolamento (UE) 2015/757 possono anche essere utilizzati ai fini della conformità con altre disposizione del diritto dell'Unione che impongono il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle stesse informazioni concernenti le navi.

- (68) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/87/CE, la decisione (UE) 2015/1814 e il regolamento (UE) 2015/757,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2003/87/CE

La direttiva 2003/87/CE è così modificata:

- (1) all'articolo 2, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. La presente direttiva si applica alle attività elencate negli allegati I e III e ai gas a effetto serra elencati nell'allegato II. Qualora un impianto incluso nell'ambito di applicazione dell'EU ETS in quanto si avvale di unità di combustione con potenza termica nominale totale superiore a 20 MW modifichi i propri processi produttivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e non raggiunga più questa soglia, rimane nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fino alla fine del periodo quinquennale pertinente di cui all'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma, successivo alla modifica del processo di produzione.

2. La presente direttiva si applica salvo il disposto della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio(*).

(*) Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17).";

- (2) l'articolo 3 è così modificato:

- (a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) emissioni ", il rilascio di gas a effetto serra a partire da fonti situate in un impianto o il rilascio, da parte di un aeromobile che esercita una delle attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I o di navi che esercitano un'attività di trasporto marittimo di cui all'allegato I, dei gas specificati in riferimento

all'attività interessata, o il rilascio di gas a effetto serra corrispondenti all'attività di cui all'allegato III;"

(b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) "autorizzazione ad emettere gas a effetto serra", l'autorizzazione rilasciata a norma degli articoli 5, 6 e 30 ter;"

(c) la lettera u) è soppressa;

(d) sono aggiunte le lettere da v) a z) seguenti:

"v) "società di navigazione", l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che si è assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore e che, così facendo, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio(*);

(*) Regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2006, sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio (GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1).

w) "autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione", l'autorità responsabile della gestione dell'EU ETS nei confronti di una società di navigazione a norma dell'articolo 3 octies quinquies;"

c) "soggetto regolamentato" ai fini del capo IV bis, qualsiasi persona fisica o giuridica, ad eccezione dei consumatori finali di combustibili, che svolge l'attività di cui all'allegato III e che rientra in una delle seguenti categorie:

- (i) se il combustibile passa attraverso un deposito fiscale quale definito all'articolo 3, paragrafo 11, della direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio(*), il depositario autorizzato quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva, debitore dell'accisa divenuta esigibile a norma dell'articolo 7 di detta direttiva;
- (ii) se il punto (i) non è applicabile, qualsiasi altra persona debitrice dell'accisa divenuta esigibile a norma dell'articolo 7 della direttiva 2020/262/UE per i combustibili contemplati dal presente capo;
- (iii) se i punti (i) e (ii) non sono applicabili, qualsiasi altra persona che deve essere registrata dalle pertinenti autorità competenti dello Stato membro in quanto debitrice dell'accisa, compresa qualsiasi persona esente dal pagamento dell'accisa di cui all'articolo 21, paragrafo 5, quarto comma, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio(**);
- (iv) se i punti (i), (ii) e (iii) non sono applicabili, o se più persone sono responsabili in solido per il pagamento della stessa accisa, qualsiasi altra persona designata da uno Stato membro.

(*) Direttiva (UE) 2020/262 del Consiglio, del 19 dicembre 2019, che stabilisce il regime generale delle accise (GU L 58 del 27.2.2020, pag. 4).

(**) Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51).

y) "combustibile", ai fini del capo IV bis, qualsiasi carburante o combustibile elencato nelle tabelle A e C dell'allegato I della direttiva 2003/96/CE, nonché qualsiasi altro prodotto offerto in vendita come carburante per motori o combustibile per riscaldamento, come specificato all'articolo 2, paragrafo 3, di detta direttiva;

Z) "immissione in consumo" ai fini del capo IV bis ha lo stesso significato di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2020/262.";

(3) il titolo del capo II è sostituito dal seguente:

"TRASPORTI AEREI E MARITTIMI"

(4) L'articolo 3 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 3 bis

Ambito di applicazione

Gli articoli da 3 ter a 3 septies si applicano all'assegnazione e al rilascio di quote per le attività di trasporto aereo elencate nell'allegato I. Gli articoli da 3 octies a 3 octies sexies si applicano alle attività di trasporto marittimo elencate nell'allegato I."

(5) **Gli articoli 3 septies e 3 octies sono sostituiti dai seguenti:**

"Articolo 3 septies

Piani di monitoraggio e comunicazione

Lo Stato membro di riferimento provvede affinché ciascun operatore aereo trasmetta all'autorità competente dello Stato membro in questione un piano di monitoraggio che stabilisca le misure per il controllo e la comunicazione delle emissioni e dei dati relativi alle tonnellate-chilometro ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 sexies e affinché tali piani siano approvati dall'autorità competente secondo gli atti di cui all'articolo 14.

Articolo 3 octies

Ambito di applicazione per le attività di trasporto marittimo

1. L'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione per le attività di trasporto marittimo si applicano al cinquanta per cento (50 %) delle emissioni delle navi che effettuano tratte partendo da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e arrivando in un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, e al cinquanta per cento (50 %) delle emissioni delle navi che effettuano tratte partendo da un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro e arrivando in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, al cento per cento (100 %) delle emissioni delle navi che effettuano tratte partendo da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e arrivando in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e al cento per cento (100 %) delle emissioni delle navi ormeggiate in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

2. Gli articoli 9, 9 bis e 10 si applicano alle attività di trasporto marittimo nello stesso modo in cui si applicano ad altre attività che rientrano nell'EU ETS."
- (6) sono aggiunti i seguenti articoli da 3 octies bis a 3 octies sexies:

"Articolo 3 octies bis

Introduzione graduale delle disposizioni per il trasporto marittimo

Le società di navigazione sono tenute a restituire quote secondo il seguente calendario:

- (a) 20 % delle emissioni verificate comunicate per il 2023;
- (b) 45 % delle emissioni verificate comunicate per il 2024;
- (c) 70 % delle emissioni verificate comunicate per il 2025;
- (d) 100 % delle emissioni verificate comunicate per il 2026 e per gli anni successivi.

Nella misura in cui vengono restituite meno quote rispetto alle emissioni verificate derivanti dal trasporto marittimo per gli anni 2023, 2024 e 2025, una volta accertata la differenza tra le emissioni verificate e le quote restituite per ciascun anno, un quantitativo corrispondente di quote è cancellato anziché messo all'asta a norma dell'articolo 10.

Articolo 3 octies ter

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni generate dal trasporto marittimo

Per quanto riguarda le emissioni generate dalle attività di trasporto marittimo elencate nell'allegato I, l'autorità di riferimento provvede affinché una società di navigazione sotto la sua responsabilità controlli e comunichi i parametri pertinenti nel corso di un periodo di riferimento e presenti dati sulle emissioni aggregate a livello di società all'autorità di riferimento conformemente al capo II del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio(*).

(*) Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

Articolo 3 octies quater

Verifica e accreditamento delle emissioni generate dal trasporto marittimo

L'autorità di riferimento di una società di navigazione provvede affinché la comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società di navigazione presentata da una società di navigazione a norma dell'articolo 3 octies ter sia verificata conformemente alle norme in materia di verifica e accreditamento di cui al capo III del regolamento (UE) 2015/757(*).

(*) Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

Articolo 3 octies quinquies

Autorità di riferimento di una società di navigazione

1. L'autorità di riferimento di una società di navigazione è:

- a) nel caso di una società di navigazione registrata in uno Stato membro, lo Stato membro in cui la società di navigazione è registrata;
- b) nel caso di una società di navigazione non registrata in uno Stato membro, lo Stato membro che ha registrato il maggior numero stimato di scali durante le tratte effettuate da tale società di navigazione negli ultimi due anni di monitoraggio e rientranti nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 octies;
- c) nel caso di una società di navigazione che non è registrata in uno Stato membro e che non ha effettuato tratte che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 3 octies nei due anni di monitoraggio precedenti, l'autorità di riferimento dovrebbe essere lo Stato membro da cui la società di navigazione ha iniziato la sua prima tratta che rientra nell'ambito di applicazione di tale articolo.

Se del caso, l'autorità di riferimento responsabile nei confronti di una società di navigazione è aggiornata ogni due anni.

2. In base alle migliori informazioni disponibili, la Commissione:

- a) pubblica entro il 1° febbraio 2024 un elenco delle società di navigazione che hanno svolto una delle attività marittime elencate nell'allegato I che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 3 octies il 1° gennaio 2023 o a decorrere da tale data, indicando specificatamente l'autorità di riferimento di ciascuna società di navigazione in conformità del paragrafo 1; e
- b) in seguito, almeno ogni due anni, aggiorna l'elenco per riattribuire le società di navigazione ad un'altra autorità di riferimento, se del caso, o per includervi le società di navigazione che hanno svolto successivamente una delle attività marittime di cui all'allegato I che rientrano nel campo di applicazione di cui all'articolo 3 octies.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione per istituire regole dettagliate relative alla gestione delle società di navigazione da parte delle autorità di riferimento a norma della presente direttiva. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.";

Articolo 3 octies sexties

Relazioni e riesame

1. La Commissione prende in considerazione eventuali modifiche in relazione all'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale di una misura mondiale basata sul mercato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. Qualora venisse adottata una misura di questo tipo, e in ogni caso prima del bilancio globale 2028 e entro il 30 settembre 2028, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamina tale misura. Se del caso, la Commissione può dar seguito alla relazione trasmettendo al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta legislativa volta a modificare opportunamente la presente direttiva.

2. La Commissione controlla l'attuazione del presente capo e le eventuali tendenze per quanto riguarda le società che cercano di evitare di essere vincolate dalle

disposizioni della presente direttiva. Se del caso, la Commissione propone misure per evitare tale elusione.";

- (7) L'articolo 3 nonies è sostituito dal seguente:

Articolo 3 nonies

Ambito di applicazione

Le disposizioni del presente capo si applicano alle autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra e all'assegnazione e al rilascio di quote per le attività elencate nell'allegato I diverse dalle attività di trasporto aereo e marittimo.";

- (8) all'articolo 6, paragrafo 2, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) obbligo di restituire quote di emissioni pari alle emissioni complessivamente rilasciate dall'impianto durante ciascun anno civile, come verificate a norma dell'articolo 15, entro quattro mesi dalla fine di tale anno.";

- (9) l'articolo 8 è così modificato:

(a) le parole "del Parlamento europeo e del Consiglio ¹" e la nota ⁽¹⁾ sono soppresse;

(b) è aggiunto il paragrafo seguente:

(c) "La Commissione riesamina l'efficacia delle sinergie con la direttiva 2010/75/UE. Le autorizzazioni ambientali e climatiche pertinenti dovrebbero essere coordinate per garantire un'esecuzione efficiente e più rapida delle misure necessarie per rispettare gli obiettivi dell'UE in materia di clima ed energia. La Commissione può presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nel contesto delle eventuali future revisioni della presente direttiva.";

- (10) all'articolo 9 è aggiunto il paragrafo seguente:

"Nel [anno successivo all'entrata in vigore della presente modifica], il quantitativo di quote a livello dell'Unione è ridotto di [-- milioni di quote (*da determinare in funzione dell'anno di entrata in vigore*)]. Nello stesso anno, il quantitativo di quote a livello dell'Unione è aumentato di 79 milioni di quote per il trasporto marittimo. A decorrere da [anno successivo all'entrata in vigore della presente modifica], il fattore lineare è pari a 4,2 %. La Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione entro 3 mesi da [la data di entrata in vigore della modifica da inserire].";

- (11) l'articolo 10 è così modificato:

(a) al paragrafo 1, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Il 2 % del quantitativo totale di quote tra il 2021 e il 2030 è messo all'asta per istituire un fondo destinato a migliorare l'efficienza energetica e a modernizzare i sistemi energetici di determinati Stati membri ("gli Stati membri beneficiari"), come previsto all'articolo 10 quinquies ("Fondo per la modernizzazione"). Gli Stati membri beneficiari di tale quantitativo di quote sono gli Stati membri con un PIL pro capite a prezzi di mercato inferiore al 60 % della media dell'Unione nel 2013. I fondi corrispondenti a tale quantitativo di quote sono distribuiti conformemente alla parte A dell'allegato II ter.

Inoltre, il 2,5 % del quantitativo totale di quote tra il [anno successivo all'entrata in vigore della direttiva] e il 2030 è messo all'asta per il Fondo per la

modernizzazione. Gli Stati membri beneficiari di tale quantitativo di quote sono gli Stati membri con un PIL pro capite a prezzi di mercato inferiore al 65 % della media dell'Unione nel corso del periodo dal 2016 al 2018. I fondi corrispondenti a tale quantitativo di quote sono distribuiti conformemente alla parte B dell'allegato II ter."

(b) al paragrafo 3, la prima e la seconda frase sono sostituite dalle seguenti:

"3. Gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano i proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote di cui al paragrafo 2, ad eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 6, per uno o più dei seguenti scopi:";

(c) al paragrafo 3, la lettera h) è sostituita dalla seguente:

"h) favorire misure intese a migliorare l'efficienza energetica, i sistemi di teleriscaldamento e l'isolamento delle abitazioni o a fornire un sostegno finanziario per affrontare le problematiche sociali dei nuclei a reddito medio-basso, anche riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo;"

(d) al paragrafo 4, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote, ivi comprese le modalità di trasferimento di una parte dei proventi al bilancio dell'Unione per garantire che la vendita si svolga in maniera aperta, trasparente, armonizzata e non discriminatoria."

(12) L'articolo 10 bis è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è così modificato:

(i) dopo il secondo comma sono inseriti i due commi seguenti:

"Nel caso di impianti soggetti all'obbligo di effettuare un audit energetico a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio(*) [riferimento all'articolo da aggiornare con la direttiva riveduta], l'assegnazione gratuita è concessa integralmente solo se le raccomandazioni della relazione di audit sono state attuate, nella misura in cui il tempo di ammortamento degli investimenti in questione non superi cinque anni e i costi di tali investimenti siano proporzionati. In caso contrario, il quantitativo di quote assegnate a titolo gratuito è ridotto del 25 %. Il quantitativo di quote assegnate a titolo gratuito non è ridotto se il gestore dimostra di aver attuato altre misure che determinano riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra equivalenti a quelle raccomandate nella relazione di audit. Le misure di cui al primo comma sono adeguate di conseguenza.

Non sono assegnate quote a titolo gratuito agli impianti dei settori o sottosettori nella misura in cui sono oggetto di altre misure volte a far fronte al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, come stabilito dal regolamento (UE).../.. [riferimento al CBAM](**). Le misure di cui al primo comma sono adeguate di conseguenza.

(*) Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).";

(**) [*riferimento completo al CBAM*]

(ii) alla fine del terzo comma è aggiunta la frase seguente:

"Al fine di fornire ulteriori incentivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e migliorare l'efficienza energetica, i parametri di riferimento ex ante determinati a livello dell'Unione sono riesaminati prima del periodo 2026-2030 in vista di un'eventuale modifica delle definizioni e dei limiti del sistema dei parametri di riferimento di prodotto esistenti.";

(b) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

"1 bis. Non sono assegnate quote gratuite in relazione alla produzione dei prodotti elencati nell'allegato I del regolamento [CBAM] a decorrere dalla data di applicazione del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere.

In deroga al comma precedente, per i primi anni di applicazione del regolamento [CBAM], la produzione di tali prodotti beneficia di quote a titolo gratuito in quantità ridotte. Si applica un fattore che riduce l'assegnazione gratuita di quote per la produzione di questi prodotti (fattore CBAM). Il fattore CBAM è pari al 100 % per il periodo compreso tra l'entrata in vigore del [regolamento CBAM] e la fine del 2025, al 90 % nel 2026 ed è ridotto di 10 punti percentuali all'anno fino a raggiungere lo 0 % il decimo anno.

La riduzione dell'assegnazione gratuita è calcolata annualmente come la quota media della domanda di assegnazioni gratuite per la produzione dei prodotti elencati nell'allegato I del regolamento [CBAM] rispetto alla domanda totale calcolata di assegnazione gratuita per tutti gli impianti, per il periodo pertinente di cui all'articolo 11, paragrafo 1. Si applica il fattore CBAM.

Le quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita sono messe a disposizione per sostenere l'innovazione a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 8.";

(c) il paragrafo 2 è così modificato:

(i) al terzo comma, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) Per il periodo dal 2026 al 2030, i valori dei parametri di riferimento sono determinati nello stesso modo di cui alle lettere a) e b) sulla base delle informazioni presentate a norma dell'articolo 11 per gli anni 2021 e 2022 e applicando il tasso di riduzione annuale rispetto a ciascun anno tra il 2008 e il 2028.";

(iii) al terzo comma è aggiunta la seguente lettera d):

"d) Se il tasso di riduzione annuale supera 2,5 % o è inferiore a 0,2 %, i valori dei parametri di riferimento per il periodo dal 2026 al 2030 sono i valori dei parametri di riferimento applicabili nel periodo dal 2013

al 2020 ridotti del tasso percentuale pertinente fra i due tassi in questione, rispetto a ciascun anno tra il 2008 e il 2028.";

(iv) il quarto comma è sostituito dal seguente:

"A titolo di deroga per quanto riguarda i valori dei parametri di riferimento per gli idrocarburi aromatici e per i gas di sintesi, i valori dei relativi parametri di riferimento sono adeguati applicando la stessa percentuale dei parametri relativi alle raffinerie, al fine di garantire parità di condizioni ai produttori di tali prodotti.";

(d) i paragrafi 3 e 4 sono soppressi;

(e) al paragrafo 6, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Gli Stati membri dovrebbero adottare misure finanziarie conformemente al secondo e quarto comma a favore dei settori o dei sottosettori esposti a un rischio concreto di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a causa di costi indiretti significativi effettivamente sostenuti in relazione ai costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica, a condizione che tali misure finanziarie siano conformi alle norme sugli aiuti di Stato e, in particolare, non causino indebite distorsioni della concorrenza sul mercato interno. Le misure finanziarie adottate non dovrebbero compensare i costi indiretti coperti dall'assegnazione gratuita conformemente ai parametri di riferimento stabiliti a norma del paragrafo 1. Se uno Stato membro spende un importo superiore all'equivalente del 25 % dei suoi proventi delle aste dell'anno in cui sono stati sostenuti i costi indiretti, esso indica i motivi del superamento di tale importo.";

(f) al paragrafo 7, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"A decorrere dal 2021 le quote che a norma dei paragrafi 19, 20 e 22 non sono state assegnate agli impianti sono aggiunte al quantitativo di quote accantonate conformemente alla prima frase del primo comma del presente paragrafo.";

(g) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. 365 milioni di quote del quantitativo che altrimenti potrebbe essere assegnato a titolo gratuito a norma del presente articolo e 85 milioni di quote del quantitativo che altrimenti potrebbe essere messo all'asta a norma dell'articolo 10, nonché le quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 1 bis, sono messe a disposizione di un Fondo con l'obiettivo di sostenere l'innovazione nelle tecnologie e nei processi a basse emissioni di carbonio e contribuire agli obiettivi "inquinamento zero" ("Fondo per l'innovazione"). Le quote che non sono rilasciate agli operatori aerei a causa della chiusura di operatori aerei e che non sono necessarie per coprire eventuali carenze nelle restituzioni da parte degli stessi sono anch'esse utilizzate per il sostegno all'innovazione di cui al primo comma.

Inoltre, 50 milioni di quote non assegnate della riserva stabilizzatrice del mercato integrano le eventuali entrate restanti dai 300 milioni di quote disponibili nel periodo dal 2013 al 2020 di cui alla decisione 2010/670/UE della Commissione(*) e sono utilizzati tempestivamente per il sostegno dell'innovazione di cui al primo comma. Le entrate con destinazione specifica esterne di cui all'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento (UE) [FuelEU

Maritime] sono altresì assegnate al Fondo per l'innovazione e attuate in linea con il presente paragrafo.

Il Fondo per l'innovazione copre i settori elencati negli allegati I e III, compresi la cattura e l'utilizzo del carbonio ("CCU") sicuri sotto il profilo ambientale che contribuiscono in modo significativo a mitigare i cambiamenti climatici, nonché i prodotti sostitutivi di quelli ad alta intensità di carbonio prodotti nei settori di cui all'allegato I, al fine di promuovere lo sviluppo e il funzionamento di progetti mirati alla cattura e allo stoccaggio ("CCS") geologico di CO₂ sicuri sotto il profilo ambientale, nonché di tecnologie innovative per le energie rinnovabili e lo stoccaggio dell'energia, in luoghi geograficamente equilibrati. Il Fondo per l'innovazione può inoltre sostenere tecnologie e infrastrutture innovative e pioneristiche per decarbonizzare il settore marittimo e per la produzione di carburanti a basse emissioni di carbonio e a zero emissioni di carbonio nei trasporti aerei, ferroviari e stradali. Si dedicherà particolare attenzione ai progetti nei settori contemplati dal [regolamento CBAM] per sostenere l'innovazione nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio, le tecnologie di CCU e CCS, le energie rinnovabili e lo stoccaggio dell'energia, secondo modalità che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

Sono ammissibili progetti nel territorio di tutti gli Stati membri, compresi progetti su scala ridotta. Le tecnologie che ottengono il sostegno sono innovative e non ancora commercialmente sostenibili su una scala simile senza supporto, ma sono soluzioni pioneristiche o sufficientemente mature per essere applicate su scala precommerciale.

La Commissione garantisce che le quote destinate al Fondo per l'innovazione siano messe all'asta conformemente ai principi e alle modalità di cui all'articolo 10, paragrafo 4. I proventi delle aste costituiscono entrate con destinazione specifica esterne conformemente all'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario. Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estende su più esercizi possono essere ripartiti su più esercizi in frazioni annue.

I progetti sono selezionati sulla base di criteri oggettivi e trasparenti, tenendo conto, ove pertinente, della misura in cui essi contribuiscono a conseguire riduzioni di emissioni notevolmente inferiori ai valori di riferimento di cui al paragrafo 2. I progetti devono poter essere applicati in modo diffuso o consentire di ridurre considerevolmente i costi della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio nei settori interessati. I progetti CCU devono conseguire una netta riduzione delle emissioni e assicurare la prevenzione o lo stoccaggio permanente di CO₂. Nel caso di sovvenzioni erogate mediante inviti a presentare proposte può essere finanziato al massimo il 60 % dei costi pertinenti dei progetti, di cui il 40 % al massimo non deve necessariamente essere subordinato alla prevenzione accertata di emissioni di gas a effetto serra, a condizione che siano raggiunte tappe prestabilite tenendo conto della tecnologia impiegata. In caso di sostegno fornito mediante procedure di gara competitive e di sostegno destinato all'assistenza tecnica, può essere finanziato fino al 100 % dei costi pertinenti dei progetti.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare la presente direttiva riguardo a norme in merito al

funzionamento del Fondo per l'innovazione, compresi la procedura e i criteri di selezione, i settori ammissibili e i requisiti tecnologici per i diversi tipi di sostegno.

Nessun progetto che superi il 15 % del quantitativo totale delle quote disponibili a tal fine beneficia di un sostegno attraverso il meccanismo di cui al presente paragrafo. Si tiene conto di tali quote ai sensi del paragrafo 7.;

(*) Decisione 2010/670/UE della Commissione, del 3 novembre 2010, che definisce i criteri e le misure per il finanziamento di progetti dimostrativi su scala commerciale mirati alla cattura e allo stoccaggio geologico del CO₂ in modo ambientalmente sicuro, nonché di progetti dimostrativi relativi a tecnologie innovative per le energie rinnovabili nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 290 del 6.11.2010, pag. 39).

(h) al paragrafo 19, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"19. Non sono assegnate quote a titolo gratuito a un impianto che ha cessato l'attività.";

(i) è aggiunto il seguente paragrafo 22:

"22. Qualora siano necessarie rettifiche delle assegnazioni a titolo gratuito concesse a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, queste sono effettuate con quote provenienti dal quantitativo di quote accantonate a norma del paragrafo 7 del presente articolo o aggiungendo quote a tale quantitativo.";

(13) all'articolo 10 quater, il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

"Gli Stati membri impongono agli impianti di produzione di energia elettrica e ai gestori di rete beneficiari di presentare entro il 28 febbraio di ogni anno una relazione sull'attuazione dei loro investimenti selezionati, che comprenda il rapporto tra quote assegnate a titolo gratuito e spese sostenute per gli investimenti e i tipi di investimenti finanziati. Gli Stati membri comunicano tali informazioni alla Commissione, che le rende pubbliche.";

(14) l'articolo 10 quinquies è così modificato:

(a) al paragrafo 1, il primo e il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

"1. Per il periodo dal 2021 al 2030 è istituito un fondo per sostenere gli investimenti proposti dagli Stati membri beneficiari, ivi compreso il finanziamento di progetti di investimento su scala ridotta, per modernizzare i sistemi energetici e migliorare l'efficienza energetica ("Fondo per la modernizzazione"). Il Fondo per la modernizzazione è finanziato tramite la vendita all'asta delle quote di cui all'articolo 10, per gli Stati membri beneficiari ivi indicati.

Gli investimenti finanziati sono coerenti con gli obiettivi della presente direttiva, nonché con gli obiettivi della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 sul Green Deal europeo(*), con il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio(**) e con gli obiettivi a lungo termine che figurano nell'accordo di Parigi. Il Fondo per la

modernizzazione non fornisce alcun sostegno agli impianti per la produzione di energia che utilizzano combustibili fossili.";

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).";

(b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Almeno l'80 % delle risorse finanziarie provenienti dal Fondo per la modernizzazione è utilizzato per sostenere investimenti nei seguenti settori:

- a) produzione e uso dell'energia elettrica generata da fonti rinnovabili;
- b) riscaldamento e raffrescamento da fonti energetiche rinnovabili;
- c) miglioramento dell'efficienza energetica sul versante della domanda, anche nei settori dei trasporti, dell'edilizia, dell'agricoltura e dei rifiuti;
- d) stoccaggio dell'energia e modernizzazione delle reti energetiche, comprese le reti per il teleriscaldamento, le reti per la trasmissione dell'energia elettrica e l'aumento delle interconnessioni tra Stati membri;
- e) sostegno alle famiglie a basso reddito, anche nelle zone rurali e remote, per affrontare il problema della povertà energetica e modernizzare i loro sistemi di riscaldamento; e
- f) una transizione giusta nelle regioni dipendenti dal carbonio negli Stati membri beneficiari, in modo da favorire il reimpiego, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori, l'istruzione, le iniziative per la ricerca di lavoro e le start-up, in dialogo con le parti sociali.";

(15) l'articolo 12 è così modificato:

(a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Gli Stati membri provvedono affinché le quote di emissioni rilasciate dall'autorità competente di un altro Stato membro vengano riconosciute ai fini dell'adempimento degli obblighi di un gestore, un operatore aereo o una società di navigazione a norma del paragrafo 3";

(b) il paragrafo 2 bis è soppresso;

(c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Gli Stati membri, gli Stati membri di riferimento e le autorità di riferimento rispetto ad una società di navigazione provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno:

- a) il gestore di ciascun impianto restituisca un numero di quote pari alle emissioni totali di tale impianto nel corso dell'anno civile precedente, verificate a norma dell'articolo 15;

b) ciascun operatore aereo restituisca un numero di quote pari alle sue emissioni totali nel corso dell'anno civile precedente, verificate a norma dell'articolo 15;

c) ciascuna società di navigazione restituisca un numero di quote pari alle sue emissioni totali nel corso dell'anno civile precedente, verificate a norma dell'articolo 3 octies quater.

Gli Stati membri, gli Stati membri di riferimento e le autorità di riferimento rispetto ad una società di navigazione provvedono affinché le quote restituite conformemente al primo comma siano successivamente cancellate.";

(d) al paragrafo 3 bis, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"3 bis. Se del caso e per il periodo necessario, al fine di tutelare l'integrità ambientale dell'EU ETS, ai gestori, agli operatori aerei e alle società di navigazione che partecipano all'EU ETS è fatto divieto di utilizzare quote di emissioni rilasciate da uno Stato membro per i cui operatori aerei, società di navigazione e altri gestori sussistano obblighi estinti.";

(e) è inserito il seguente paragrafo 3 ter:

"3 ter. Non sussiste l'obbligo di restituzione delle quote per le emissioni di gas a effetto serra che si ritiene siano state catturate e utilizzate per essere legate chimicamente in modo permanente in un prodotto in modo da non entrare nell'atmosfera in condizioni d'uso normali.

La Commissione adotta atti di esecuzione riguardanti i requisiti necessari per considerare che i gas a effetto serra siano legati chimicamente in modo permanente in un prodotto in modo da non entrare nell'atmosfera in condizioni d'uso normali.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 2.";

(16) all'articolo 14, paragrafo 1, primo comma, è aggiunta la frase seguente:

"Tali atti di esecuzione applicano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per l'uso della biomassa stabiliti dalla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio(*), con gli eventuali adeguamenti necessari ai fini dell'applicazione a norma della presente direttiva, affinché si consideri che la biomassa abbia un fattore di emissione pari a zero. Gli atti in questione specificano come contabilizzare lo stoccaggio delle emissioni provenienti da una combinazione di fonti con fattore di emissione pari a zero e fonti il cui fattore di emissione non è zero. Specificano inoltre come contabilizzare le emissioni dai combustibili rinnovabili di origine non biologica e dai combustibili a carbonio riciclato, garantendo che tali emissioni vengano contabilizzate evitando la doppia contabilizzazione.";

(*) Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).";

(17) Il titolo del capo IV è sostituito dal seguente:

"DISPOSIZIONI APPLICABILI AL TRASPORTO AEREO, AL TRASPORTO MARITTIMO E AGLI IMPIANTI FISSI"

(18) L'articolo 16 è così modificato:

(a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Gli Stati membri assicurano la pubblicazione dei nomi dei gestori, degli operatori aerei e delle società di navigazione che hanno violato le disposizioni per la restituzione di quote di emissioni sufficienti a norma della presente direttiva.";

(b) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:

"3 bis. Le sanzioni di cui al paragrafo 3 si applicano anche alle società di navigazione.";

(c) è inserito il seguente paragrafo 11 bis:

"11 bis. Nel caso di una società di navigazione che non abbia rispettato le prescrizioni in materia di cessione per due o più periodi di riferimento consecutivi nemmeno in seguito all'imposizione di altre misure coercitive, l'autorità competente dello Stato membro del porto di ingresso può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le sue osservazioni, emettere un ordine di espulsione che viene notificato alla Commissione, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Dopo l'emissione dell'ordine di espulsione, ciascun Stato membro, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'ingresso delle navi sotto la responsabilità della società di navigazione in questione nei suoi porti fino a quando questa non adempie i suoi obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione a norma dell'articolo 12. Se la nave batte bandiera di uno Stato membro, lo Stato membro in questione, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare osservazioni, ordina il fermo della nave fino a quando questa non adempie i suoi obblighi. Il presente paragrafo non pregiudica le norme marittime internazionali applicabili nel caso di navi in difficoltà.";

(19) L'articolo 18 ter è sostituito dal seguente:

"Articolo 18 ter

Assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima e di altre organizzazioni pertinenti

Ai fini dell'adempimento degli obblighi di cui agli articoli 3 quater, paragrafo 4, 3 septies, 3 octies ter, 3 octies quater, 3 octies quinquies, 3 octies sexies e 18 bis, la Commissione e le autorità di riferimento possono chiedere l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima o di un'altra organizzazione pertinente e possono concludere a tal fine opportuni accordi con tali organizzazioni.";

(20) All'articolo 30, paragrafo 2, è aggiunta la frase seguente:

"Le misure applicabili ai settori CBAM sono oggetto di riesame alla luce dell'applicazione del regolamento xxx [riferimento al CBAM].";

(21) Il capo IV bis seguente è aggiunto dopo l'articolo 30:

SISTEMA DI SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONE PER GLI EDIFICI E IL TRASPORTO STRADALE

Articolo 30 bis

Ambito di applicazione

Le disposizioni del presente capo si applicano alle emissioni, alle autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra, al rilascio e alla restituzione delle quote, al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica in relazione all'attività di cui all'allegato III. Il presente capo non si applica alle emissioni di cui ai capi II, II bis e III.

Articolo 30 ter

Autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra

1. Gli Stati membri assicurano che, a decorrere dal 1° gennaio 2025, nessun soggetto regolamentato svolga l'attività di cui all'allegato III, a meno che non sia in possesso di un'autorizzazione rilasciata da un'autorità competente conformemente ai paragrafi 2 e 3.
2. Una domanda presentata dal soggetto regolamentato all'autorità competente a norma del paragrafo 1 per un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra a norma del presente capo contiene almeno una descrizione degli elementi seguenti:
 - (a) il soggetto regolamentato;
 - (b) il tipo di combustibili che immette in consumo e che sono utilizzati per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale, quali definiti nell'allegato III, e i mezzi con cui il soggetto li immette in consumo;
 - (c) l'uso o gli usi finali dei combustibili immessi in consumo per l'attività di cui all'allegato III;
 - (d) le misure previste per monitorare e comunicare le emissioni a norma degli atti di cui agli articoli 14 e 30 septies;
 - (e) un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse di cui alle lettere da a) a d).
3. L'autorità competente rilascia un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra al soggetto regolamentato di cui al paragrafo 1 per l'attività di cui all'allegato III, se ha accertato che il soggetto è in grado di monitorare e comunicare le emissioni corrispondenti alle quantità di combustibili immessi in consumo ai sensi dell'allegato III.
4. L'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra contiene almeno i seguenti elementi:
 - (f) il nome e l'indirizzo del soggetto regolamentato;
 - (g) una descrizione dei mezzi con cui il soggetto regolamentato immette in consumo i combustibili nei settori contemplati dal presente capo;

- (h) un elenco dei combustibili che il soggetto regolamentato immette in consumo nei settori contemplati dal presente capo;
 - (i) un piano di monitoraggio conforme alle disposizioni stabilite dagli atti di cui all'articolo 14;
 - (j) le disposizioni in materia di comunicazione stabilite dagli atti di cui all'articolo 14;
 - (k) l'obbligo di restituire un numero di quote di emissioni, emesse a nome del presente capo, pari alle emissioni totali di ciascun anno civile, verificate a norma dell'articolo 15, entro quattro mesi dalla fine di tale anno.
5. Gli Stati membri possono consentire ai soggetti regolamentati di aggiornare i piani di monitoraggio senza modificare l'autorizzazione. I soggetti regolamentati trasmettono i piani di monitoraggio aggiornati all'autorità competente per approvazione.
6. Il soggetto regolamentato informa l'autorità competente sulle eventuali modifiche previste alla natura della sua attività o ai combustibili che immette in consumo che possono richiedere l'aggiornamento dell'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra. Se del caso, l'autorità competente aggiorna l'autorizzazione conformemente agli atti di cui all'articolo 14. Qualora si verifichi una modifica dell'identità del soggetto regolamentato di cui al presente capo, l'autorità competente aggiorna l'autorizzazione per inserirvi il nome e l'indirizzo del nuovo soggetto regolamentato.

Articolo 30 quater

Quantitativo totale di quote di emissione

1. Il quantitativo unionale di quote rilasciate a norma del presente capo ogni anno a partire dal 2026 diminuirà in modo lineare a partire dal 2024. Il valore del 2024 è definito come i limiti di emissione per il 2024, calcolati sulla base delle emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio(*) per i settori contemplati dal presente capo e applicando la traiettoria lineare di riduzione per tutte le emissioni che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento. Dopo il 2024 la quantità diminuisce ogni anno di un fattore lineare di riduzione del 5,15 %. Entro il 1° gennaio 2024 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione per il 2026.
2. Il quantitativo unionale di quote rilasciate ogni anno a norma del presente capo dal 2028 diminuisce in modo lineare a partire dal 2025 sulla base delle emissioni medie comunicate a norma del presente capo per gli anni dal 2024 al 2026. Il quantitativo di quote diminuisce di un fattore di riduzione lineare del 5,43 %, salvo se si applicano le condizioni di cui all'allegato III bis, punto 1, nel qual caso la quantità diminuisce secondo un fattore di riduzione lineare adattato secondo le disposizioni di cui all'allegato III bis, punto 2. Entro il 30 giugno 2027 la Commissione pubblica il quantitativo di quote per l'insieme dell'Unione per il 2028 e, se necessario, il fattore lineare di riduzione adattato.

(*) Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alla riduzione annuale vincolante delle emissioni di gas serra a

carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

Articolo 30 quinquies

Vendita all'asta di quote per l'attività di cui all'allegato III

1. A decorrere dal 2026 le quote di cui al presente capo sono messe all'asta, a meno che non siano integrate nella riserva stabilizzatrice del mercato istituita dalla decisione (UE) 2015/1814. Le quote di cui al presente capo sono messe all'asta separatamente dalle quote di cui ai capi II, II bis e III.
2. La messa all'asta delle quote di cui al presente capo inizia nel 2026 con un volume corrispondente al 130 % dei volumi d'asta per il 2026 stabiliti sulla base del quantitativo di quote per l'insieme dell'Unione per l'anno in questione e delle quote e dei volumi d'asta rispettivi a norma dei paragrafi 3, 5 e 6. I volumi aggiuntivi da mettere all'asta sono utilizzati unicamente per la restituzione delle quote a norma dell'articolo 30 sexies, paragrafo 2, e sono detratti dai volumi messi all'asta per il periodo dal 2028 al 2030. Le condizioni per queste aste anticipate sono stabilite conformemente al paragrafo 7 e all'articolo 10, paragrafo 4.

Nel 2026 600 milioni di quote, disciplinate dal presente capo, sono costituite come partecipazioni nella riserva stabilizzatrice del mercato a norma dell'articolo 1 bis, paragrafo 3, della decisione (UE) 2015/1814.

3. 150 milioni di quote rilasciate a norma del presente capo sono messe all'asta e tutti proventi di tali aste sono messi a disposizione del Fondo per l'innovazione istituito a norma dell'articolo 10 bis, paragrafo 8, articolo che si applica alle quote di cui al presente paragrafo.
4. Il quantitativo totale di quote di cui al presente capo, previa detrazione dei quantitativi di cui al paragrafo 3, è messo all'asta dagli Stati membri e distribuito tra loro in percentuali identiche alla percentuale di emissioni di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/842 per i settori contemplati dal presente capo, per la media del periodo dal 2016 al 2018, dello Stato membro interessato.
5. Gli Stati membri determinano l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al paragrafo 4, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, paragrafo 3, TFUE e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano i loro proventi per una o più delle attività di cui all'articolo 10, paragrafo 3, o per una o più delle seguenti attività:
 - (a) misure intese a contribuire alla decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento degli edifici o alla riduzione del fabbisogno energetico degli edifici, ivi comprese l'integrazione di energie rinnovabili e le misure correlate a norma dell'articolo 7, paragrafo 11, dell'articolo 12 e dell'articolo 20 della direttiva 2012/27/UE [riferimenti da aggiornare con la direttiva riveduta], nonché misure volte a fornire sostegno finanziario alle famiglie a basso reddito negli edifici con le prestazioni peggiori;

- (b) misure volte ad accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni o a fornire un sostegno finanziario per la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e ricarica pienamente interoperabili per i veicoli a zero emissioni o misure volte a incoraggiare il passaggio a forme di trasporto pubbliche e a potenziare la multimodalità, o a fornire sostegno finanziario per far fronte alle questioni sociali relative agli utenti dei trasporti a basso e medio reddito.

Gli Stati membri utilizzano una parte dei proventi delle aste generati a norma del presente articolo per far fronte agli aspetti sociali del sistema di scambio di quote di emissioni di cui al presente capo, con particolare attenzione alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili e agli utenti vulnerabili dei trasporti quali definiti dal regolamento (UE) 20.../nn [regolamento relativo al Fondo sociale per il clima](*). Qualora presentino alla Commissione un [piano sociale per il clima] a norma di tale regolamento, gli Stati membri utilizzano i proventi in questione, tra l'altro, per finanziare il piano.

Si considera che gli Stati membri abbiano rispettato le disposizioni di cui al presente paragrafo se introducono e attuano politiche di sostegno fiscale o finanziario o politiche di regolamentazione volte a promuovere il sostegno finanziario, che siano istituite per gli scopi di cui al primo comma e che abbiano un valore equivalente ai proventi generati dalla messa all'asta delle quote di cui al presente capo.

Gli Stati membri informano la Commissione in merito all'utilizzo dei proventi e alle azioni intraprese a norma del presente paragrafo includendo tali informazioni nelle loro relazioni trasmesse a norma del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio(**).

6. L'articolo 10, paragrafi 4 e 5, si applica alle quote rilasciate a norma del presente capo.

(*) Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

(**) [*inserire il riferimento*]

Articolo 30 sexties

Trasferimento, restituzione e cancellazione di quote di emissioni

1. L'articolo 12 si applica alle emissioni, ai soggetti regolamentati e alle quote di cui al presente capo, ad eccezione dell'articolo 12, paragrafo 2 bis, paragrafo 3, paragrafo 3 bis, paragrafo 4, terza e quarta frase, e paragrafo 5. A tal fine:
- (a) ogni riferimento alle emissioni va inteso come riferimento alle emissioni disciplinate dal presente capo;

- (b) ogni riferimento ai gestori degli impianti va inteso come riferimento ai soggetti regolamentati disciplinati dal presente capo;
 - (c) ogni riferimento alle quote va inteso come riferimento alle quote disciplinate dal presente capo.
2. A decorrere dal 1° gennaio 2027 gli Stati membri provvedono affinché, entro il 30 aprile di ogni anno, il soggetto regolamentato restituisca un numero di quote di emissioni disciplinate dal presente capo pari alle emissioni totali, corrispondente alla quantità di combustibili immessi in consumo ai sensi dell'allegato III nel corso dell'anno civile precedente, verificato a norma degli articoli 15 e 30 septies, e affinché tali quote siano successivamente cancellate.

Articolo 30 septies

Monitoraggio, comunicazione, verifica delle emissioni e accreditamento

1. Gli articoli 14 e 15 si applicano alle emissioni, ai soggetti regolamentati e alle quote di cui al presente capo. A tal fine:
- (a) ogni riferimento alle emissioni va inteso come riferimento alle emissioni disciplinate dal presente capo;
 - (b) ogni riferimento alle attività elencate nell'allegato I va inteso come riferimento all'attività di cui all'allegato III;
 - (c) ogni riferimento ai gestori va inteso come riferimento ai soggetti regolamentati disciplinati dal presente capo;
 - (d) ogni riferimento alle quote va inteso come riferimento alle quote disciplinate dal presente capo.
2. Gli Stati membri provvedono affinché ciascun soggetto regolamentato monitori, per ogni anno civile a decorrere dal 2025, le emissioni corrispondenti alle quantità di combustibili immessi in consumo a norma dell'allegato III. Essi provvedono inoltre affinché ciascun soggetto regolamentato comunichi tali emissioni all'autorità competente l'anno successivo, a partire dal 2026, conformemente agli atti di cui all'articolo 14, paragrafo 1.
3. Gli Stati membri provvedono affinché ciascun soggetto regolamentato titolare di un'autorizzazione a norma dell'articolo 30 ter il 1° gennaio 2025 comunichi le proprie emissioni storiche per il 2024 entro il 30 marzo 2025.
4. Gli Stati membri provvedono affinché i soggetti regolamentati siano in grado di identificare e documentare in modo affidabile e accurato per tipo di combustibile, i volumi esatti di combustibile immesso in consumo utilizzato per la combustione nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale di cui all'allegato III e l'uso finale dei combustibili immessi in consumo dai soggetti regolamentati. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per evitare qualsiasi rischio di doppio conteggio delle emissioni di cui al presente capo e delle emissioni di cui ai capi II, II bis e III. Per evitare il doppio conteggio sono adottate norme dettagliate conformemente all'articolo 14, paragrafo 1.
5. I principi per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di cui al presente capo sono stabiliti nell'allegato IV, parte C.

6. I criteri per la verifica delle emissioni di cui al presente capo sono stabiliti nell'allegato V, parte C.

Articolo 30 octies

Amministrazione

Gli articoli 13, 15 bis, 16, paragrafi 1, 2, 3, 4 e 12, gli articoli 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 bis, 23 e 29 si applicano alle emissioni, ai soggetti regolamentati e alle quote di cui al presente capo. A tal fine:

- (a) ogni riferimento alle emissioni va inteso come riferimento alle emissioni disciplinate dal presente capo;
- (b) ogni riferimento ai gestori va inteso come riferimento ai soggetti regolamentati disciplinati dal presente capo;
- (c) ogni riferimento alle quote va inteso come riferimento alle quote disciplinate dal presente capo.

Articolo 30 nonies

Misure in caso di aumento eccessivo dei prezzi

1. Se, per più di tre mesi consecutivi, il prezzo medio delle quote nelle aste effettuate in conformità dell'atto adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, è superiore al doppio del prezzo medio delle quote nei sei mesi consecutivi precedenti nelle aste relative alle quote di cui al presente capo, la Commissione adotta con urgenza una decisione relativa allo svincolo di 50 milioni di quote di cui al presente capo dalla riserva stabilizzatrice del mercato conformemente all'articolo 1 bis, paragrafo 7, della decisione (UE) 2015/1814.
2. Se, per più di tre mesi consecutivi, il prezzo medio delle quote nelle aste effettuate in conformità dell'atto adottato a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, è superiore al triplo del prezzo medio delle quote nei sei mesi consecutivi precedenti nelle aste relative alle quote disciplinate dal presente capo, la Commissione adotta con urgenza una decisione relativa allo svincolo di 150 milioni di quote di cui al presente capo dalla riserva stabilizzatrice del mercato conformemente all'articolo 1 bis, paragrafo 7, della decisione (UE) 2015/1814.

Articolo 30 decies

Riesame del presente capo

Entro il 1° gennaio 2028 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione delle disposizioni del presente capo per quanto riguarda la loro efficacia, gestione e applicazione pratica, anche per quanto riguarda l'applicazione delle norme di cui alla decisione (UE) 2015/1814 e l'uso delle quote di cui al presente capo per soddisfare gli obblighi di conformità dei soggetti tenuti a ridurre le loro emissioni di cui ai capi II, II bis e III. Se del caso, la Commissione

correda questa relazione di una proposta di modifica del presente capo destinata al Parlamento europeo e al Consiglio. Entro il 31 ottobre 2031 la Commissione dovrebbe valutare la fattibilità dell'integrazione dei settori di cui all'allegato III nel sistema di scambio di quote di emissioni che copre i settori elencati nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE.";

- (22) Gli allegati I, II ter, IV e V della direttiva 2003/87/CE sono modificati conformemente all'allegato I della presente direttiva e gli allegati III, III bis e III ter sono inseriti nella direttiva 2003/87/CE come indicato nell'allegato I della presente direttiva.

Articolo 2

Modifiche della decisione (UE) 2015/1814

La decisione (UE) 2015/1814 è così modificata:

- (1) l'articolo 1 è così modificato:

- (a) al paragrafo 4, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

"Il numero totale di quote in circolazione in un dato anno corrisponde al numero complessivo di quote rilasciate e non immesse nella riserva nel periodo a partire dal 1° gennaio 2008, compresi le quote rilasciate nello stesso periodo a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE in vigore fino al 18 marzo 2018 in quel periodo e i diritti di utilizzare crediti internazionali esercitati dagli impianti dell'EU ETS in relazione alle emissioni fino al 31 dicembre di tale anno, meno le tonnellate complessive di emissioni verificate generate da impianti dell'EU ETS, fra il 1° gennaio 2008 e il 31 dicembre di tale anno, le eventuali quote cancellate a norma dell'articolo 12, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE.";

- (b) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

"4 bis. A decorrere da [l'anno successivo all'entrata in vigore della presente direttiva], il calcolo del numero totale di quote in circolazione comprende il numero di quote rilasciate per il trasporto aereo e marittimo dall'inizio di tale anno e il numero di quote restituite dagli operatori aerei e dagli operatori navali in relazione alle emissioni per le quali le quote sono le unità che possono essere utilizzate ai fini degli obblighi dell'EU ETS.

Le quote cancellate a norma dell'articolo 3 octies bis della direttiva 2003/87/CE si considerano rilasciate ai fini del calcolo del numero totale di quote in circolazione.";

- (c) i paragrafi 5 e 5 bis sono sostituiti dai seguenti:

"5. In un dato anno, se il numero totale di quote in circolazione è compreso tra 833 e 1096 milioni, un numero di quote pari alla differenza tra il numero totale di quote in circolazione, quale stabilito nella pubblicazione più recente di cui al paragrafo 4 del presente articolo, e 833 milioni, è dedotto dal volume di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE ed è integrato nella riserva per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 1° settembre di tale anno. Se il numero totale di quote in circolazione è superiore a 1096 milioni, il numero di quote da

dedurre dal volume di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE e da integrare nella riserva per un periodo di 12 mesi a partire del 1° settembre di tale anno è pari al 12 % del numero totale di quote in circolazione. In deroga all'ultima frase, fino al 31 dicembre 2030 questa percentuale è raddoppiata.

Fatto salvo il quantitativo totale di quote di emissione da dedurre a norma del presente paragrafo, fino al 31 dicembre 2030, le quote di cui all'articolo 10, paragrafo 2, primo comma, lettera b), della direttiva 2003/87/CE non sono contabilizzate nel calcolo delle quote con cui gli Stati membri contribuiscono a tale quantitativo totale.

5 bis. A decorrere dal 2023 le quote detenute nella riserva che superano 400 milioni di quote non sono più valide, salvo decisione contraria adottata nel primo riesame effettuato a norma dell'articolo 3.";

(2) è inserito il seguente articolo 1 bis:

"Articolo 1 bis

Funzionamento della riserva stabilizzatrice del mercato per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale

1. Le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono integrate e svincolate da una sezione separata della riserva istituita a norma dell'articolo 1 della presente decisione, conformemente alle norme stabilite nel presente articolo.
2. L'integrazione nella riserva di cui al presente articolo ha effetto a decorrere dal 1° settembre 2027. Le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE sono integrate, detenute e svincolate dalla riserva separatamente dalle quote di cui all'articolo 1 della presente decisione.
3. Nel 2026 è istituita la sezione di cui al paragrafo 1 conformemente all'articolo 30 quinquies, paragrafo 2, secondo comma, della direttiva 2003/87/CE. A decorrere dal 1° gennaio 2031 le quote di cui al presente paragrafo che non sono svincolate dalla riserva non sono più valide.
4. La Commissione pubblica il numero totale di quote in circolazione ogni anno di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE, entro il 15 maggio dell'anno successivo, separatamente dal numero di quote in circolazione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4. Il numero totale di quote in circolazione a norma del presente articolo in un determinato anno è il numero cumulativo di quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE rilasciate a decorrere dal 1° gennaio 2026, meno le tonnellate cumulative di emissioni verificate di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE per il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2026 e le quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE cancellate a norma dell'articolo 12, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE. La prima pubblicazione avrà luogo entro il 15 maggio 2027.
5. In un dato anno, se il numero totale di quote in circolazione, stabilito nella pubblicazione più recente come indicato al paragrafo 4 del presente articolo, supera 440 milioni, 100 milioni di quote saranno dedotte dal volume di quote che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 quinquies della direttiva 2003/87/CE e sono integrate nella riserva per un periodo di 12 mesi a decorrere dal 1° settembre di tale anno.

6. Qualora, in un qualsiasi anno, il numero totale di quote in circolazione sia inferiore a 210 milioni, 100 milioni di quote di cui al capo IV bis sono svincolate dalla riserva e aggiunte al volume di quote disciplinate dal capo IV bis che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 quinquies della direttiva 2003/87/CE. Se le quote disponibili nella riserva sono meno di 100 milioni, ai fini del presente paragrafo sono svincolate tutte le quote della riserva.
7. I volumi da svincolare dalla riserva a norma dell'articolo 30 nonies della direttiva 2003/87/CE sono aggiunti al volume di quote di cui al capo IV bis che gli Stati membri devono mettere all'asta a norma dell'articolo 30 quinquies della direttiva 2003/87/CE entro tre mesi dall'entrata in vigore della misura adottata a norma dell'articolo 30 nonies della direttiva 2003/87/CE.
8. L'articolo 1, paragrafo 8, e l'articolo 3 si applicano alle quote di cui al capo IV bis della direttiva 2003/87/CE."

Articolo 3

Modifiche del regolamento (UE) 2015/757

Il regolamento (UE) 2015/757 è così modificato:

- (1) all'articolo 3 sono aggiunte le seguenti lettere q) e r):

"q) "autorità di riferimento": l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione di cui all'articolo 3 octies quinquies della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*;

r) "dati aggregati sulle emissioni a livello di società", la somma delle emissioni di CO₂ che, a norma della direttiva 2003/87/CE, una società deve comunicare in relazione a tutte le navi sotto la sua responsabilità durante il periodo di riferimento.

* Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).";
- (2) all'articolo 4 è aggiunto il seguente paragrafo 8:

"8. Le società comunicano i dati concernenti le emissioni aggregate a livello di società delle navi sotto la loro responsabilità durante un periodo di riferimento a norma dell'articolo 11 bis.";
- (3) all'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 23 per modificare i metodi di cui all'allegato I e le regole di cui all'allegato II, al fine di tenere conto delle revisioni della direttiva 2003/87/CE, delle pertinenti regole internazionali, nonché delle norme internazionali e europee. Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 23 per modificare gli allegati I e II al fine di definire meglio gli elementi dei metodi di monitoraggio ivi figuranti, alla luce degli sviluppi tecnologici e scientifici, e al fine di garantire il funzionamento efficace dell'EU ETS istituito a norma della direttiva 2003/87/CE.";
- (4) l'articolo 6 è così modificato:

- (a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati basati su modelli e i piani di monitoraggio sono trasmessi utilizzando sistemi automatizzati e formati per lo scambio di dati. Questi modelli, comprese le regole tecniche per la loro applicazione uniforme e il trasferimento automatico, sono stabiliti dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.";

- (b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 6, 7 e 8:

"6. Entro tre mesi da [data di entrata in vigore della direttiva ETS riveduta], le società presentano all'autorità di riferimento responsabile un piano di monitoraggio per ciascuna delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. La conformità del piano al presente regolamento sarà valutata in primis dal verificatore.

7. Fatto salvo il paragrafo 6, per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per la prima volta dopo l'entrata in vigore del [data di entrata in vigore della direttiva ETS riveduta], le società presentano all'autorità di riferimento responsabile un piano di monitoraggio conforme alle prescrizioni del presente regolamento senza indebito ritardo e comunque entro tre mesi dal primo scalo di ciascuna nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

8. Entro due anni dall'entrata in vigore della [direttiva ETS riveduta], le autorità di riferimento responsabili approvano i piani di monitoraggio presentati dalle società conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione a norma del secondo comma. Per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della [direttiva ETS riveduta] per la prima volta dopo la sua entrata in vigore, l'autorità di riferimento responsabile approva il piano di monitoraggio presentato entro quattro mesi dal primo scalo della nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione ai sensi del secondo comma.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente regolamento con delle regole relative all'approvazione dei piani di monitoraggio da parte delle autorità di riferimento.";

- (5) l'articolo 7 è così modificato:

- (a) al paragrafo 4, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

"A seguito della valutazione, il verificatore comunica alla società se tali modifiche sono conformi. La società presenta il piano di monitoraggio modificato all'autorità di riferimento responsabile una volta ricevuta la comunicazione da parte del verificatore che il piano di monitoraggio è conforme.";

- (b) è aggiunto il seguente paragrafo 5:

"5. L'autorità di riferimento approva le modifiche del piano di monitoraggio di cui al paragrafo 2, lettere a), b), c) e d), conformemente alle regole stabilite negli atti delegati adottati dalla Commissione a norma del secondo comma del presente paragrafo.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente regolamento con le regole relative all'approvazione delle modifiche dei piani di monitoraggio da parte delle autorità di riferimento.";

(6) all'articolo 10, primo comma, è aggiunta la seguente lettera k):

"k) le emissioni totali aggregate di CO₂ da comunicare a norma della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo.";

(7) è inserito il seguente articolo 11 bis:

"Articolo 11 bis

Comunicazione e trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società

1. Le società determinano i dati aggregati sulle emissioni a livello di società durante un periodo di riferimento, sulla base dei dati della comunicazione delle emissioni e della comunicazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, per ciascuna nave che era sotto la loro responsabilità durante il periodo di riferimento, conformemente alle norme stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4.
2. A decorrere dal 2024 la società trasmette all'autorità di riferimento responsabile entro il 31 marzo di ogni anno i dati aggregati sulle emissioni a livello di società che coprono le emissioni nel periodo di riferimento da comunicare a norma della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo, conformemente alle regole stabilite negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 4, e che sono verificati a norma del capo III del presente regolamento ("dati aggregati verificati sulle emissioni a livello di società").
3. L'autorità di riferimento può chiedere alle società di presentare i dati aggregati sulle emissioni verificati a livello di società entro una data precedente al 31 marzo, ma non anteriore al 28 febbraio.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 per integrare il presente regolamento con le regole per il monitoraggio e la comunicazione dei dati aggregati a livello di società e la trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società all'autorità di riferimento.";

(8) l'articolo 12 è così modificato:

(a) il titolo è sostituito dal seguente:

"Formato della relazione sulle emissioni e comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società";

(b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. La relazione sulle emissioni e la comunicazione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società sono trasmesse mediante sistemi automatizzati e formati per lo scambio di dati, inclusi modelli elettronici.";

(9) l'articolo 13 è così modificato:

(a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il verificatore valuta la conformità della relazione sulle emissioni e della relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, alle prescrizioni di cui agli articoli da 8 a 12 e agli allegati I e II.";

(b) sono aggiunti i seguenti paragrafi 5 e 6:

"5. Il verificatore valuta la conformità dei dati aggregati concernenti le emissioni a livello di società alle prescrizioni di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 6.

Se conclude, con ragionevole certezza, che i dati aggregati sulle emissioni a livello di società non contengono inesattezze rilevanti, il verificatore presenta una dichiarazione di verifica in cui dichiara che i dati aggregati sulle emissioni a livello di società sono stati giudicati soddisfacenti conformemente alle norme di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 6.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare nel presente regolamento le norme per la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società e per la presentazione di una dichiarazione di verifica.";

(10) l'articolo 14 è così modificato:

(a) al paragrafo 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) i calcoli per determinare le emissioni complessive di CO₂ e le emissioni totali aggregate di CO₂ da comunicare a norma della direttiva 2003/87/CE in relazione alle attività di trasporto marittimo;"

(b) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. Qualora decida di procedere alla verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, il verificatore valuta la completezza e la coerenza dei dati comunicati rispetto alle informazioni fornite dalla società, comprese le relazioni sulle emissioni verificate e la relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2.";

(11) all'articolo 15 è aggiunto il seguente paragrafo 6:

"6. Per quanto riguarda la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, il verificatore e la società si conformano alle norme in materia di verifica stabilite negli atti delegati adottati a norma del secondo comma. Il verificatore non verifica la relazione sulle emissioni e la relazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, di ciascuna nave sotto la responsabilità della società.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 23 al fine di integrare il presente regolamento con le norme per la verifica dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società, compresi i metodi di verifica e la procedura di verifica.";

(12) all'articolo 16, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. I verificatori che valutano i piani di monitoraggio, le relazioni sulle emissioni e i dati sulle emissioni aggregate a livello di società e rilasciano le dichiarazioni di verifica e i documenti di conformità di cui al presente regolamento sono accreditati per le attività che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento da parte di un organismo nazionale di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008.";

(13) all'articolo 20, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nel caso di navi che non hanno rispettato le prescrizioni in materia di monitoraggio e di comunicazione per due o più periodi di riferimento consecutivi e nemmeno in seguito all'imposizione di altre misure coercitive, l'autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di trasmettere le sue osservazioni, emettere un ordine di espulsione che viene notificato alla Commissione, all'EMSA, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. Dopo l'emissione dell'ordine di espulsione, ciascuno Stato membro, ad eccezione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera, rifiuta l'accesso della nave in questione ai suoi porti fino a quando la società non adempie i suoi obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione a norma degli articoli 11 e 18. Se la nave batte bandiera di uno Stato membro, lo Stato membro interessato, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di presentare le sue osservazioni, ordina il fermo della nave fino a quando la società non adempie i suoi obblighi. L'adempimento di tali obblighi deve essere confermato dalla trasmissione di un documento valido di conformità all'autorità nazionale competente che ha emesso l'ordine di espulsione. Il presente paragrafo non pregiudica le norme marittime internazionali applicabili nel caso di navi in difficoltà.";

(14) L'articolo 23 è così modificato:

(a) al paragrafo 2 è aggiunto il comma seguente:

"Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, per quanto riguarda la garanzia del funzionamento dell'EU ETS, e all'articolo 6, paragrafo 8, articolo 7, paragrafo 5, articolo 11 bis, paragrafo 4, articolo 13, paragrafo 6, e articolo 15, paragrafo 6 è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dall'entrata in vigore del [regolamento MRV riveduto].";

(b) **ai paragrafi 3 e 5, i termini** "all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 15, paragrafo 5, all'articolo 16, paragrafo 3" **sono sostituiti dai termini** "all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 6, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 11 bis, paragrafo 4, all'articolo 13, paragrafo 6, all'articolo 15, paragrafi 5 e 6 e all'articolo 16, paragrafo 3".

Articolo 4

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 1 e 2 della presente direttiva entro il 31 dicembre 2023. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 5

Disposizioni transitorie

1. Nell'adempiere all'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché la legislazione nazionale che recepisce l'articolo 3, lettera u), l'articolo 10 bis, paragrafi 3 e 4, l'articolo 10 quater, paragrafo 7, e l'allegato I, punto 1, della direttiva 2003/87/CE, nella sua versione applicabile il [il giorno precedente la data di entrata in vigore della presente direttiva], continui ad applicarsi fino al 31 dicembre 2025.

Articolo 6

Data di applicazione dell'articolo 3

L'articolo 3 si applica a decorrere dalla [data di entrata in vigore della direttiva ETS riveduta].

Articolo 7

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 8

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva. L'articolo 3, tuttavia è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Indice

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA
 - 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
 - 1.2. Settore/settori interessati
 - 1.3. La proposta/iniziativa riguarda:
 - 1.4. Obiettivi
 - 1.4.1. Obiettivi generali
 - 1.4.2. Obiettivi specifici
 - 1.4.3. Risultati e incidenza previsti
 - 1.4.4. Indicatori di prestazione
 - 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
 - 1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa
 - 1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.
 - 1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe
 - 1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti
 - 1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione
 - 1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa
 - 1.7. Modalità di gestione previste
2. MISURE DI GESTIONE
 - 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
 - 2.2. Sistema di gestione e di controllo
 - 2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti
 - 2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli
 - 2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)
 - 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA
 - 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
 - 3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi
 - 3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi
 - 3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi
 - 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento
 - 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE e della decisione (UE) 2015/1814 per rafforzare il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE ed estenderlo in linea con gli obiettivi più ambiziosi dell'Unione in materia di clima per il 2030.

1.2. Settore/settori interessati

Azione per il clima
Rubrica 3 – Risorse naturali e ambiente
Titolo 9 – Ambiente e azione per il clima

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

- una nuova azione
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁶⁷
- la proroga di un'azione esistente
- la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

Rivedere la direttiva ETS in modo commisurato all'obiettivo 2030 di conseguire entro tale data riduzioni nette delle emissioni di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 seguendo una traiettoria graduale ed equilibrata verso la neutralità climatica entro il 2050, in modo coerente ed efficace in termini di costi, tenendo conto nel contempo della necessità di assicurare una transizione giusta e di garantire il contributo di tutti agli sforzi dell'UE in materia di clima.

1.4.2. Obiettivi specifici

Obiettivo specifico 1

Rafforzare il sistema di scambio di quote dell'UE (EU ETS) nel suo attuale ambito di applicazione al fine di fornire il contributo adeguato all'obiettivo generale di una riduzione di almeno 55 % delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990.

Obiettivo specifico 2

Garantire una protezione efficace e continua dei settori esposti a un rischio elevato di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, incentivando nel contempo la diffusione di tecnologie a basse emissioni di carbonio.

⁶⁷ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

Obiettivo specifico 3

Far fronte agli effetti distributivi e sociali di questa transizione, rivedendo l'uso dei proventi delle aste e la portata e il funzionamento dei meccanismi di finanziamento a basse emissioni di carbonio.

Obiettivo specifico 4

Garantire che i settori attualmente non inclusi nell'EU ETS contribuiscano in modo efficace sotto il profilo dei costi alle riduzioni delle emissioni necessarie, in linea con gli obiettivi dell'UE e gli impegni dell'accordo di Parigi, in particolare includendo le emissioni derivanti dal trasporto marittimo nell'EU ETS e modificando il regolamento (UE) 2015/757 per renderlo idoneo allo scambio di quote.

Obiettivo specifico 5

Garantire che i settori attualmente non inclusi nell'EU ETS contribuiscano in modo efficace sotto il profilo dei costi alle riduzioni delle emissioni necessarie, in linea con gli obiettivi dell'UE e gli impegni dell'accordo di Parigi, anche includendo lo scambio delle emissioni degli edifici e del trasporto stradale e garantendo nel contempo sinergie con altre politiche riguardanti tali settori.

Obiettivo specifico 6

Riesaminare la riserva stabilizzatrice del mercato in linea con il corrispondente obbligo giuridico e valutare la possibilità di apportare modifiche alla sua struttura, al fine di conseguire gli obiettivi giuridici della decisione relativa alla RSM e di far fronte ad eventuali questioni che potrebbero sorgere nel contesto degli obiettivi più ambiziosi.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

L'attuale legislazione ETS è stata rivista nel 2018 nell'ottica di conseguire, in tutti i settori dell'economia, una riduzione del 43 % delle emissioni dell'EU ETS entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005, in linea con l'obiettivo di riduzione delle emissioni a livello UE di almeno il 40 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Se la legislazione restasse invariata, i settori economici attualmente coperti dall'ETS non fornirebbero un contributo sufficiente all'obiettivo generale riveduto di una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE pari ad almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

La presente iniziativa istituisce il quadro necessario per conseguire le riduzioni delle emissioni previste:

- adeguando l'EU ETS agli obiettivi più ambiziosi in materia di clima di una riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 %, come sancito dalla normativa europea sul clima⁶⁸.

⁶⁸ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

- potenziando il Fondo per l'innovazione in quanto impegno rafforzato per diffondere rapidamente le tecnologie a basse emissioni di carbonio sul mercato, consentendo all'UE di raggiungere il suo obiettivo di riduzione delle emissioni;
- rafforzando il Fondo per la modernizzazione per accelerare la modernizzazione dei sistemi energetici negli Stati membri a reddito più basso;
- garantendo che il settore del trasporto marittimo contribuisca in modo efficace sotto il profilo dei costi alle riduzioni delle emissioni necessarie, in linea con gli obiettivi dell'UE e gli impegni dell'accordo di Parigi, in particolare coprendo almeno le emissioni del trasporto marittimo all'interno del SEE;
- garantendo il contributo pertinente dei settori del trasporto stradale e dell'edilizia al nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Il quadro è rivisto in modo da preservare l'integrità dell'attuale ETS e da tener conto della necessità di affrontare i problemi di distribuzione e la povertà energetica.

1.4.4. *Indicatori di prestazione*

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Indicatore n. 1: livello di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE nel 2030 (obiettivo di riduzione del 55 % rispetto al 1990, come sancito dalla normativa europea sul clima).

Indicatore n. 2: livello di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per i settori contemplati dall'attuale sistema di scambio di quote di emissione (ETS) dell'UE nel 2030 (obiettivo di riduzione del 61 % rispetto al 2005).

Indicatore n. 3: livello di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per i settori del trasporto stradale e dell'edilizia nel nuovo ETS dell'UE nel 2030 (obiettivo di riduzione del 43 % rispetto al 2005).

I livelli di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE sono comunicati a norma del regolamento (UE) 2018/1999 e di altri atti di diritto derivato relativi al monitoraggio e alla comunicazione nell'ambito dell'ETS.

1.5. **Motivazione della proposta/iniziativa**

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva e la Commissione ha il compito di elaborare le pertinenti misure di attuazione.

Ulteriori misure da mettere a punto, a partire dall'adozione della direttiva, comprenderanno la revisione e l'adozione di una serie di atti legislativi di diritto derivato. In particolare, ciò riguarderà il diritto derivato che stabilisce norme dettagliate concernenti le vendite all'asta; il registro dell'Unione; il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni e la verifica delle comunicazioni delle emissioni e l'accreditamento dei verificatori; e l'assegnazione a titolo gratuito. L'attuazione richiederà inoltre sviluppi IT complessi nel registro dell'Unione per trattare nuovi tipi di quote e nuovi operatori e avviare una nuova procedura di appalto per la piattaforma d'asta comune. Le scelte in materia di sviluppo IT e di appalti saranno effettuate conformemente alla comunicazione sugli orientamenti in materia di

finanziamento delle tecnologie dell'informazione e della cibersicurezza, del 10 settembre 2020⁶⁹.

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

I cambiamenti climatici sono un problema transfrontaliero e l'azione dell'UE può efficacemente integrare e rafforzare l'azione a livello regionale, nazionale e locale. Il rafforzamento dell'obiettivo 2030 di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE inciderà su molti settori dell'economia dell'UE: un'azione coordinata a livello dell'UE è pertanto indispensabile e ha possibilità di gran lunga maggiori di conseguire la trasformazione necessaria, fungendo da potente motore per un cambiamento efficiente sotto il profilo dei costi e una convergenza verso l'alto. Inoltre, molti degli elementi della presente proposta sono caratterizzati da un'importante dimensione di mercato interno, in particolare le opzioni relative alla protezione contro la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e i meccanismi di finanziamento orientati alla riduzione delle emissioni di carbonio.

In quanto mercato del carbonio, l'EU ETS incentiva le riduzioni delle emissioni da realizzare con le soluzioni più efficienti in termini di costi innanzitutto nelle attività che copre, conseguendo una maggiore efficienza grazie alla sua portata. L'attuazione di una misura analoga a livello nazionale determinerebbe mercati del carbonio più piccoli e frammentati, rischierebbe di falsare la concorrenza e comporterebbe probabilmente costi di abbattimento complessivi più elevati. La stessa logica vale per l'estensione della fissazione del prezzo del carbonio a nuovi settori.

La dimensione transfrontaliera del settore del trasporto marittimo richiede un'azione coordinata a livello europeo. L'azione dell'UE può anche ispirare e spianare la strada alla messa a punto di un'azione a livello globale, come avvenuto, ad esempio, per il trasporto marittimo in seno all'Organizzazione marittima internazionale.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

La direttiva ETS è uno strumento legislativo in vigore dell'UE adottato nel 2003. La Commissione ha maturato una valida esperienza nel corso degli oltre 15 anni di funzionamento dell'EU ETS.

La presente proposta si basa sull'esperienza acquisita con le precedenti revisioni e iniziative dell'EU ETS, tra cui la revisione più recente nel 2018, la comunicazione "Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa", la strategia a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra e altre iniziative pertinenti del Green Deal europeo. L'iniziativa si fonda inoltre sul processo basato sui piani nazionali integrati per l'energia e il clima e sul quadro contenuto nel regolamento sulla governance.

⁶⁹ C(2020) 6126.

1.5.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti*

Le spese operative correlate possono essere coperte da stanziamenti nell'ambito del programma LIFE⁷⁰, come concordato nell'ambito dell'attuale QFP.

La presente proposta fa parte del pacchetto "Pronti per il 55 %" in materia di clima e energia. L'obiettivo generale del pacchetto è allineare la legislazione dell'Unione agli obiettivi più ambiziosi dell'UE in materia di clima. Tutte le iniziative del pacchetto sono strettamente interconnesse e ciascuna dipende dalla struttura delle altre. La presente proposta legislativa è complementare alle proposte formulate nel pacchetto e mantiene la coerenza con esse.

La coerenza con altre politiche dell'Unione è garantita anche dalla coerenza delle valutazioni d'impatto per l'EU ETS con le valutazioni per il resto del quadro 2030 per il clima, l'energia e i trasporti⁷¹, come la complementarità dell'estensione dello scambio di quote di emissione con la direttiva sull'efficienza energetica⁷², e con altre misure presentate nell'ambito del pacchetto di misure per far fronte alla questione delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. Vengono utilizzati uno scenario di riferimento comune e scenari strategici di base comuni con altre iniziative del pacchetto. Questi scenari tengono conto di tutte le azioni e politiche dell'UE pertinenti.

I costi amministrativi supplementari potrebbero essere limitati avvalendosi, ove possibile, delle strutture esistenti utilizzate per la direttiva che stabilisce il regime generale delle accise e per la direttiva sulla tassazione dell'energia. A sua volta, il nuovo ETS consentirebbe ulteriori risparmi energetici grazie al suo potenziale collegamento con i risparmi energetici di cui all'articolo 7 della direttiva sull'efficienza energetica.

1.5.5. *Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione*

Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

durata limitata

in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA

⁷⁰ Regolamento (UE) 2021/783 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, che istituisce un programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE), e abroga il regolamento (UE) n. 1293/2013 (GU L 172 del 17.5.2021, pag. 53).

⁷¹ In particolare l'ESR; il regolamento sull'uso del suolo, sui cambiamenti di uso del suolo e sulla silvicoltura (LULUCF); le norme relative ai livelli di prestazione di autovetture e furgoni per quanto riguarda le emissioni di CO₂; la nuova direttiva sulle energie rinnovabili (REDII); la direttiva sull'efficienza energetica; e, in una fase successiva, la direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia. Altre iniziative pertinenti includono la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia; il piano d'azione sull'inquinamento zero e la revisione della direttiva sulle emissioni industriali; iniziative in materia di mobilità, come quelle sui combustibili per i trasporti (l'iniziativa *FuelEU maritime* e l'iniziativa *ReFuelEU aviation*) e una proposta per un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM - *Carbon Border Adjustment Measure*).

⁷² Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).

incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

✓ **durata illimitata**

- Attuazione con un periodo di avviamento dal 2023 al 2024,
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.6. Modalità di gestione previste⁷³

✓ **Gestione diretta** a opera della Commissione

✓ a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

✓ a opera delle agenzie esecutive

Gestione concorrente con gli Stati membri

✓ **Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:

a paesi terzi o organismi da questi designati;

a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);

✓ alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;

agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;

a organismi di diritto pubblico;

a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

alle persone incaricate di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicate nel pertinente atto di base.

Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".

Osservazioni

L'amministrazione delle quote EU ETS è soggetta alla legislazione di cui sono responsabili i servizi della Commissione.

Il Fondo per l'innovazione è attuato in larga misura dall'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente (CINEA).

Il Fondo per la modernizzazione opera sotto la responsabilità degli Stati membri beneficiari, che lavorano in stretta collaborazione con la Banca europea per gli investimenti (BEI), il comitato per gli investimenti istituito per il Fondo e la Commissione europea.

⁷³ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

La Commissione continuerà a monitorare e valutare il funzionamento dell'ETS nella sua relazione annuale sul mercato del carbonio, come previsto dall'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva ETS. La relazione verte anche sull'impatto dell'attuale revisione dell'ETS. La relazione annuale della Commissione sul mercato del carbonio e la relazione annuale degli Stati membri riguarderanno anche i settori ai quali è esteso il sistema per lo scambio di quote di emissioni. I dati della riserva stabilizzatrice del mercato ottenuti attraverso la regolamentazione dei nuovi settori costituiranno per la Commissione una fonte essenziale di informazioni per valutare i progressi compiuti nei settori interessati.

Inoltre, la valutazione dei progressi compiuti nell'applicazione della direttiva ETS è disciplinata dall'attuale articolo 21, che impone agli Stati membri di presentare alla Commissione una relazione annuale incentrata su aspetti quali l'assegnazione delle quote, il funzionamento del registro, l'applicazione del monitoraggio, della comunicazione, della verifica e dell'accreditamento e le questioni relative alla conformità.

Infine, la Commissione effettua regolarmente studi su vari aspetti pertinenti della politica climatica dell'UE.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. *Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

Non applicabile - La proposta non attua un programma finanziario nuovo ma definisce una politica a lungo termine. Modalità di gestione, meccanismi di attuazione dei finanziamenti, modalità di pagamento e strategia di controllo in relazione ai tassi di errore non sono applicabili. L'attuazione della presente proposta richiederà una redistribuzione delle risorse umane all'interno della Commissione. Sono già predisposte procedure adeguate.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

L'EU ETS è il principale meccanismo di intervento per ridurre le emissioni di circa la metà dei settori economici dell'Unione. Dal 2013 la Commissione ha il compito di fornire un registro dell'Unione, una banca dati online che fornisce un'accurata contabilizzazione di tutte le transazioni relative alle quote, una piattaforma comune per la vendita all'asta delle quote da parte degli Stati membri e le infrastrutture di sostegno pertinenti. Il registro dell'Unione, nel quale le quote sono depositate nell'ambito dell'EU ETS, è esposto al rischio di cyber-attacchi fraudolenti che potrebbero portare a furti o all'appropriazione indebita di quote, con notevoli perdite finanziarie (fino a diversi miliardi di euro), controversie giuridiche e un considerevole impatto sulla reputazione e la credibilità della Commissione. Il rischio è trasversale e coinvolge, oltre alla DG CLIMA, la DG DIGIT, la direzione "Sicurezza" della DG HR, la DG BUDG e il servizio giuridico. Sono state

predisposte misure di mitigazione. Il rischio finanziario aumenterebbe di pari passo con un incremento del valore del mercato del carbonio. L'assegnazione gratuita di quote per un valore complessivo molto elevato richiede inoltre politiche rigorose sul modo in cui tali quote possono essere distribuite nonché la garanzia del rispetto delle norme in vigore. È indispensabile pertanto disporre di sistemi di gestione e di controllo a livello degli Stati membri e a livello della Commissione. Infine, l'aggiunta dei nuovi settori nell'ETS aumenterà la copertura globale del sistema e, di conseguenza, il valore del mercato e i rischi associati.

Nel 2011 è stato istituito un comitato direttivo ad alto livello che coinvolge la DG capofila e le DG associate. Una vera e propria valutazione dei rischi è stata eseguita nel 2014 e ha individuato nuove misure di sicurezza informatica adottate a partire dal 2015. A seguito delle raccomandazioni formulate dal servizio di audit interno (SAI) nella sua relazione di audit sul registro EU ETS (sicurezza IT), sono state attuate misure volte a migliorare ulteriormente la sicurezza del sistema dei registri e misure in materia di governance, di garanzia della qualità e di verifica. Dal 2014 sono state introdotte ulteriori azioni di mitigazione.

Nel 2019 è stata effettuata una nuova valutazione dei rischi per il registro dell'Unione. La DG CLIMA ha elaborato un nuovo piano di sicurezza contenente dodici misure di sicurezza da attuare entro due anni in stretta collaborazione con la DIGIT.

L'attuazione è monitorata a livello di alta dirigenza nell'ambito di comitati direttivi periodici tra la DG CLIMA e la DIGIT.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

L'iniziativa non comporta nuovi controlli/rischi significativi che non siano coperti da un quadro di controllo interno già esistente. Non è prevista nessuna misura specifica oltre l'applicazione del regolamento finanziario.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

In risposta ai rischi specifici di frode per l'EU ETS, la DG CLIMA ha rafforzato gli orientamenti in materia di deontologia e integrità validi per tutta la Commissione mediante un apposito "codice etico e di condotta in materia di insider trading, frode e divulgazione di informazioni sensibili", specifiche azioni di formazione e iniziative di sensibilizzazione. La Commissione ha inoltre sviluppato una "Politica per la classificazione delle informazioni riservate" per l'EU ETS e le relative istruzioni d'uso con tre livelli di sensibilità. Le relative tre classificazioni ETS sono approvate dalla direzione "Sicurezza" della DG HR (come indicato nella sua comunicazione di sicurezza 1, revisione 10). Nel 2019 la DG HR-DS ha pubblicato la comunicazione sulla sicurezza C(2019) 1904 che aggiorna la politica sulle informazioni riservate non classificate (*Sensitive Non-Classified information* - SNC). La DG CLIMA, in linea con questa nuova politica, ha pubblicato nuove istruzioni per il trattamento delle sue informazioni SNC. Le relative formazioni per i nuovi assunti sono organizzate a cadenza regolare.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

(2) Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della	partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.[1]	di paesi EFTA[2]	di paesi candidati[3]	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
3	09 01 01 01	Non diss.	Sì	NO	NO	NO
3	09 02 03	Diss.	Sì	NO	NO	NO
7	20 01 02 01	Non diss.	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 01	Non diss.	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 02	Non diss.	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 03	Non diss.	NO	NO	NO	NO

(3) Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione: Non pertinente.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale			3	"Risorse naturali e ambiente"				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
Stanziamenti operativi								
09 02 03	Impegni	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Pagamenti	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTALE degli stanziamenti per la DG CLIMA	Impegni	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Pagamenti	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Pagamenti	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 3 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Pagamenti	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

	Impegni	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
TOTALE stanziamenti operativi	Pagamenti	(5)	-	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Pagamenti	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	---	------------------------

Sezione da compilare utilizzando i "dati di bilancio di natura amministrativa" che saranno introdotti nell'allegato della scheda finanziaria legislativa (allegato V delle norme interne), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
DG: CLIMA						
Risorse umane	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Altre spese amministrative	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
TOTALE DG CLIMA	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Mio EUR (al terzo decimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Pagamenti	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati	linea di bilancio	RISULTATI		2023		2024		2025		2026		2027		totale	
		Tipo[1]	Costo medio	№	Costo	№	Costo	№	Costo	№	Costo	№	Costo	№	Costo
Obiettivo specifico 4 - Trasporto marittimo															
- aggiornamento della piattaforma Thetis-MRV	09 02 03	accordo di cooperazione EMSA			0,250										0,250
- modifiche del registro dell'Unione	09 02 03	Contratti di servizio			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	QTM, <i>Extramuros</i> , apparecchiature			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
- sportello di servizio per l'estensione	09 02 03	Contratti di servizio			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	QTM, <i>Extramuros</i> , apparecchiature			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
- aggiornamento del sistema di comunicazione MRV dell'ETS	09 02 03	Contratti di servizio			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
Totale parziale obiettivo specifico 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
obiettivo specifico 5 - Edifici e trasporti															
- modifiche del registro dell'Unione	09 02 03	Contratti di servizio			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	QTM, <i>Extramuros</i> , apparecchiature			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
- sportello di servizio per l'estensione	09 02 03	Contratti di servizio			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007
	09 01 01 01	QTM, <i>Extramuros</i> , apparecchiature			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
- aggiornamento del sistema di comunicazione MRV dell'ETS	09 02 03	Contratti di servizio			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4.429
Totale parziale obiettivo specifico 5					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
TOTALI					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale						
Risorse umane	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Altre spese amministrative	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Totale parziale della RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
esclusa la RUBRICA 7[1] del quadro finanziario pluriennale						
Risorse umane						
Altre spese amministrative	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTALE	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	2023	2024	2025	2026	2027
Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)					
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (delegazioni)					
01 01 01 01 (ricerca indiretta)					
01 01 01 11 (ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
Ÿ Personale esterno (in unità equivalenti a tempo pieno: FTE)[1]					
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)					
XX 01 xx yy zz	- in sede				
	- nelle delegazioni				
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
TOTALE	22	24	24	24	24

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	<p>Sono necessarie risorse umane supplementari per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redazione giuridica e approvazione di modifiche del diritto derivato che stabiliscono le modalità di applicazione dettagliata concernenti la vendita all'asta; il registro dell'Unione; il monitoraggio e la comunicazione; la verifica delle comunicazioni delle emissioni e l'accreditamento dei verificatori; l'assegnazione a titolo gratuito. - Compiti di attuazione connessi all'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo (comprese le necessarie modifiche all'attuale sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica) e al nuovo scambio di quote di emissione per gli edifici e il trasporto stradale. - Appalto delle nuove piattaforme d'asta per la vendita all'asta di quote generali e di un nuovo tipo di quote per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale. - Monitoraggio dell'attuazione degli obblighi di monitoraggio, comunicazione e verifica. - Ulteriore attuazione e sorveglianza dei fondi a basse emissioni di carbonio; - Adeguamenti IT nel registro dell'Unione.
Personale esterno	

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Le spese saranno coperte nell'ambito della dotazione LIFE.

- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

-

- comporta una revisione del QFP.

-

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da terzi
- prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanziamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento						
TOTALE stanziamenti cofinanziati						

Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziameti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
Articolo						

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

-

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

Impossibile da quantificare.

⁷⁴ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.